Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI MONSTER

MONSTER S2R
MONSTER S2RDARK

DUCATI*MONSTER*

MONSTER S2R
MONSTER S2RDARK

I

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Buon divertimento!

Note
La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione
Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.

SOMMARIO

Indicazioni generali 5
Garanzia 5
Simboli 5
Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 6
Guida a pieno carico 7
Dati per l'identificazione 8

Comandi per la guida 9
Posizione dei comandi per la guida del motociclo 9
Cruscotto 10
Funzioni delle unità LCD 11
Il sistema immobilizer 13
Chiavi 13
Code card 14
Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 15
Duplicazione delle chiavi 16
Interruttore d'accensione e bloccasterzo 17
Commutatore sinistro 18
Leva comando frizione 19
Leva comando starter 20
Commutatore destro 21
Manopola girevole comando acceleratore 22
Leva comando freno anteriore 22
Pedale comando freno posteriore 23
Pedale comando cambio 23
Registrazione posizione pedale comando cambio 24
Registrazione posizione pedale comando freno posteriore 25

Elementi e dispositivi principali 26
Posizione sul motociclo 26
Tappo serbatoio carburante 27
Serratura sella e portacasco 28
Cavalletto laterale 29
Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 30
Variazione assetto motociclo 32

Norme d'uso 34
Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 34
Controlli prima dell'avviamento 35
Avviamento motore 36
Avviamento e marcia del motociclo 38
Frenata 39
Arresto del motociclo 40
Rifornimento carburante 40
Parcheggio 41
Accessori in dotazione 42

Operazioni d'uso e Manutenzione principali 43
Rimozione della vestizione (S2R) 43
Sollevamento serbatoio carburante 44

Sostituzione del filtro aria 45
Controllo livello fluido frizione e freni 46
Verifica usura pastiglie freno 47
Lubrificazione delle articolazioni 48
Regolazione del cavo comando acceleratore 49
Carica della batteria 50
Tensionamento della catena trasmissione 51
Lubrificazione della catena trasmissione 52
Sostituzione lampadine luci 53
Orientamento del proiettore 57
Pneumatici 58
Controllo livello olio motore 60
Pulizia e sostituzione candele 61
Pulizia generale 62
Lunga inattività 63
Avvertenze importanti 63

Caratteristiche tecniche 64
Ingombri (mm) 64
Pesi 64
Rifornimenti 65
Motore 66
Distribuzione 66
Prestazioni 67
Candele d'accensione 67
Alimentazione 67
Freni 68
Trasmissione 69
Telaio 70
Ruote 70
Pneumatici 70
Sospensioni 70
Impianto di scarico 71
Colori disponibili 71
Impianto elettrico 71

Promemoria manutenzioni periodiche 75

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

I

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
*Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un abbigliamento adeguato e casco protettivo.*
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sul manubrio, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani nelle apposite maniglie del telaio sotto la sella.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
*Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
*Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
*Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
*Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

Attenzione
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.
La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
390 Kg.

Disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.
Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 58 e che risultino in buone condizioni.

I

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di d'identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1) e per il motore (fig. 2).

Telaio N.

Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

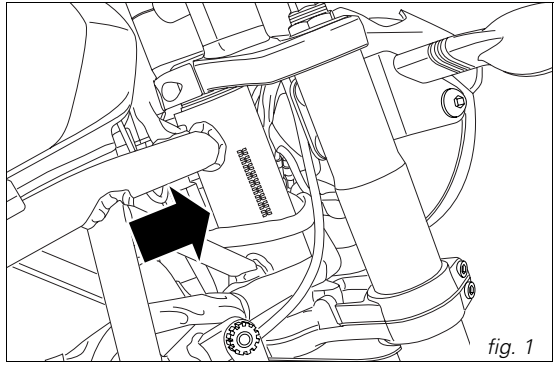


fig. 1

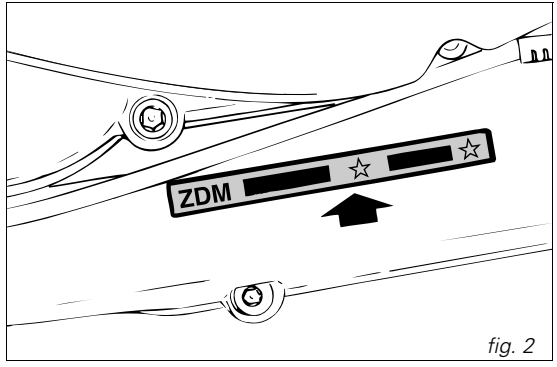


fig. 2

COMANDI PER LA GUIDA

Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo

(fig. 3)

1) *Cruscotto.*
2) *Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.*
3) *Commutatore sinistro.*
4) *Leva comando frizione.*
5) *Leva comando starter.*
6) *Commutatore destro.*
7) *Manopola girevole comando acceleratore.*
8) *Leva comando freno anteriore.*
9) *Pedale comando cambio.*
10) *Pedale comando freno posteriore.*

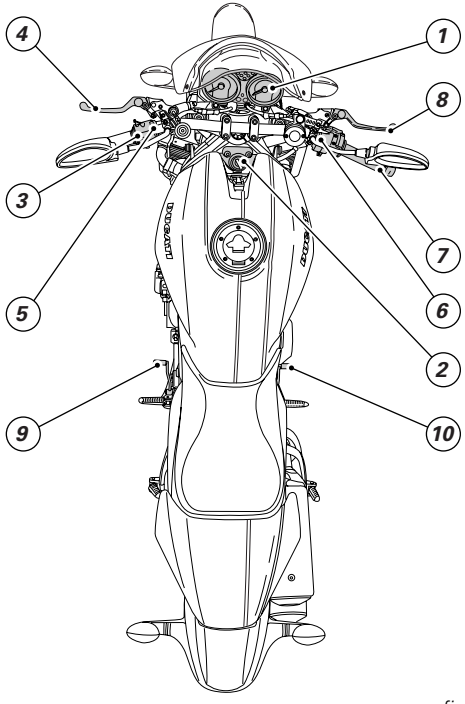


fig. 3

I

Cruscotto *(fig. 4)*

1) ***Spia proiettore abbagliante*** ***(blu).***
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

2) ***Spia indicatori di direzione*** ***(verde).***
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

3) ***Spia riserva carburante*** ***(gialla).***
Si accende quando il serbatoio é in riserva, sono rimasti circa 3 litri di carburante.

4) ***Spia folle N (verde).***
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

5) ***Spia pressione olio motore*** ***(rossa)****.*
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su ***ON****, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.*
Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

6) ***Spia giallo ambra***
Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo), viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.

Note
Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.

7) ***Spia EOBD*** ***(giallo ambra)****.*
Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 - 2 sec.).

8) ***Tachimetro*** *(km/h).*
Indica la velocità di marcia.

a) ***LCD (1):***
- ***Contachilometri*** *(km).*
  Indica la distanza totale percorsa.
- ***Contachilometri parziale*** *(km).*
  Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

9) ***Contagiri*** *(min^{-1}).*
Indica il numero di giri al minuto del motore.

b) ***LCD (2):***
- ***Orologio***
- ***Temperatura olio***

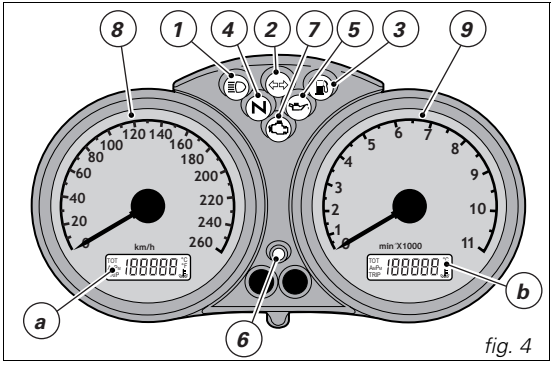


fig. 4

Funzioni delle unità LCD

*All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il cruscotto esegue un Check di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) vedi (fig. 5 e fig. 6).*

Funzioni dell'unita LCD (1)

*Premendo il pulsante (B, fig. 6) con chiave **ON** si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.*

Azzeramento contachilometri parziale

*Tenendo premuto il pulsante (B, fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione **TRIP** (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).*

Funzioni dell'unita LCD (2)

*Premendo il pulsante (A, fig. 6) con chiave **ON** si visualizza l'orologio e la temperatura dell'olio.*

Regolazione orologio

Premere il pulsante (A, fig. 6) per almeno 2 secondi. Regolare AM/PM premendo il pulsante (B, fig. 6). Premere il pulsante (A) per passare alla regolazione dell'ora. Premere (B) ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante (A) per passare alla regolazione dei minuti.
Premere il pulsante (B) per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il pulsante (A) per uscire dal modo di regolazione.

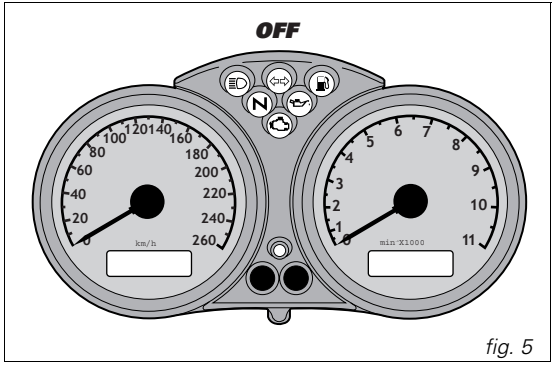


fig. 5

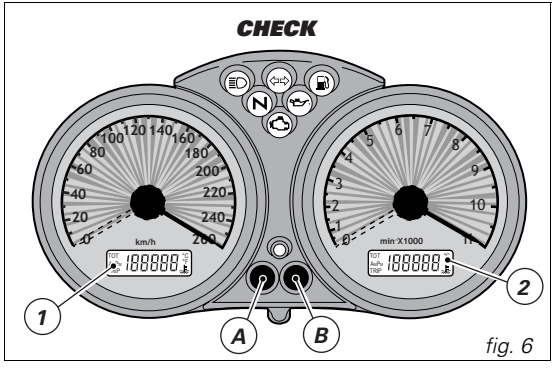


fig. 6

I

Funzione temperatura olio

*Quando la temperatura dell'olio va sotto i 50 °C / 122 °F viene indicata sul display la scritta "**LO**" e sopra 170 °C / 338 °F "**HI**".*

Funzione spia livello carburante

*Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display la scritta "**FUEL**".*

Funzione indicatore manutenzione

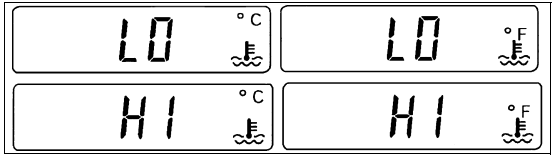
*Dopo i primi 1000 Km/621 mi e successivamente ogni 10.000 Km/ 6210 mi ad ogni chiave **ON** per un tempo uguale a 5 secondi viene visualizzata nel display la scritta "**MAInt**" che sta ad indicare la scadenza del tagliando di manutenzione periodica.*

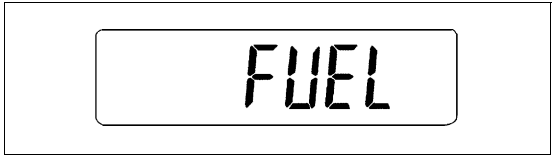
Funzione retroilluminazione

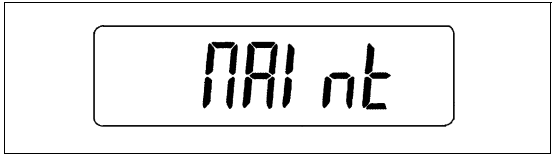
*Se si preme il tasto (B, fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione **ON**, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.*

Attenzione

Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.







Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.
Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi *(fig. 7)*
Con il motociclo vengono consegnate:
- *n°1 chiave A (ROSSA)*
- *n°2 chiavi B (NERE)*

Attenzione
La chiave rossa A é ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi B, sono quelle di normale uso e servono per:
- *l'avviamento.*
- *il tappo del serbatoio carburante.*
- *la serratura della sella.*

La chiave A svolge le stesse funzioni delle chiavi B, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

Note
Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

Attenzione
Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave A, in un luogo sicuro.
Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.

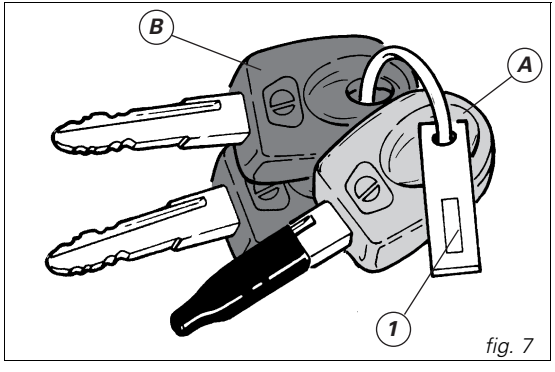


fig. 7

I

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato: il codice elettronico (A, fig. 9), da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il ***key-on****.*

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura che utilizza la manopola dell'acceleratore.
La seguente procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" rappresentata dall'accensione simultanea della spia giallo ambra EOBD (7, fig. 4). L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

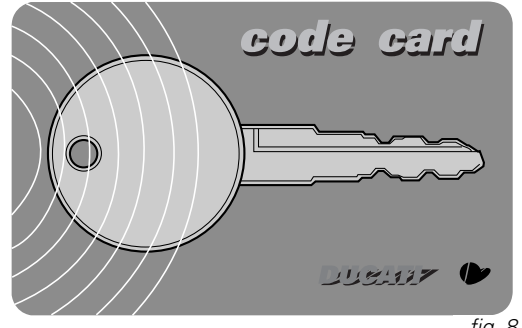


fig. 8

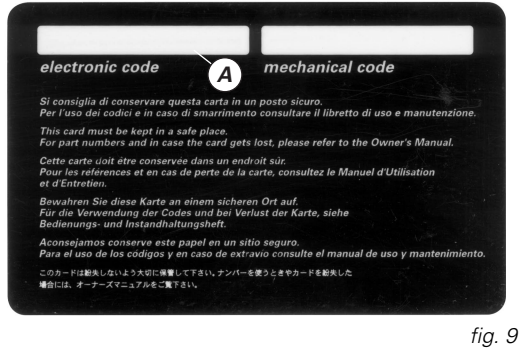

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservee dans un endroit sûr.
Pour les references et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した
場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

fig. 9

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

1) Portare la chiave su ON e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata.
La spia EOBD (7, fig. 4) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.
2) Allo spegnimento della spia EOBD rilasciare la manopola.
3) La spia EOBD si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.
4) Contare un numero di lampeggi della spia EOBD (7, fig. 4) pari alla prima cifra del codice segreto.
Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, quindi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra.
Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia EOBD pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).
5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia EOBD si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi.
6) Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia EOBD rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni riportando la chiave su OFF e ripartendo dal punto (1) per un numero illimitato di volte.

Note

Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su OFF e ripetere la sequenza dal punto (1).

I

Funzionamento

Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da ON a OFF, il sistema di protezione attiva il blocco motore.
All'avviamento del motore, ruotando la chiave da OFF a ON:
1) Se il codice viene riconosciuto, la spia (6, fig. 4), posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante START (3, fig. 14.1), il motore si avvia;
2) Se la spia (6, fig. 4) o la spia EOBD (7, fig. 4) rimangono accese, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione OFF e poi di nuovo in ON, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero.
Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.
3) Se la spia (6, fig. 4) rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer é stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione OFF e nuovamente su ON la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).

Attenzione

Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.
Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD.
La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.
La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.
I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.

Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

Interruttore d'accensione e bloccasterzo *(fig. 10)*
È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:

A) ***ON****: abilita il funzionamento di luci e motore;*
B) ***OFF****: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
C) ***LOCK****: lo sterzo è bloccato;*
D) ***P****: luce di posizione e bloccasterzo.*

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

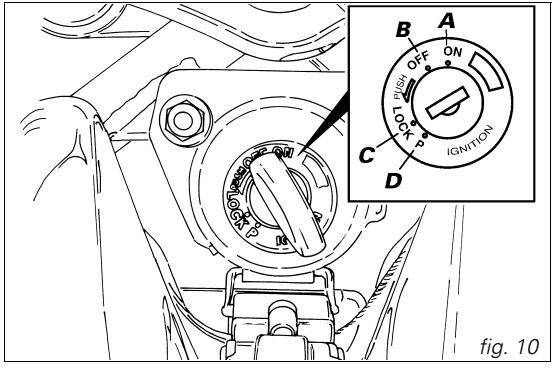


fig. 10

I

Commutatore sinistro *(fig. 11)*
1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione ≡D = luce anabbagliante accesa;
posizione ≡D = luce abbagliante accesa.

2) Pulsante ⇦⇨ = indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione ⇦ = svolta a sinistra;
posizione ⇨ = svolta a destra.
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

3) Pulsante = avvisatore acustico.

4) Pulsante ≡D = lampeggio abbagliante.

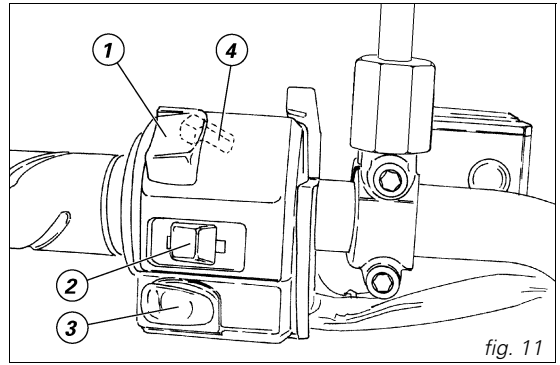


fig. 11

Leva comando frizione *(fig. 12)*
Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

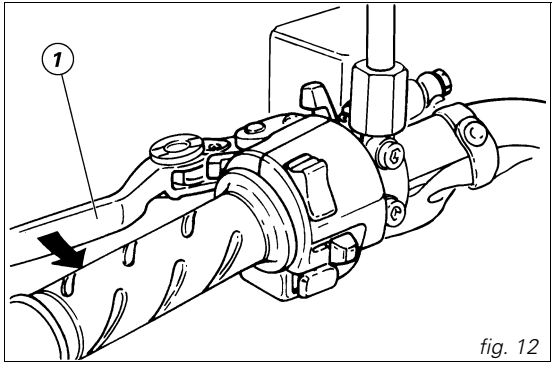


fig. 12

I

Leva comando starter *(fig. 13)*
Il comando starter serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.
Posizioni d'utilizzo del comando:

A) = comando non attivato;
B) = comando completamente attivato.
La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi pag. 36).

Importante
Non usare questo dispositivo se il motore è caldo. Non viaggiare col comando starter attivato.

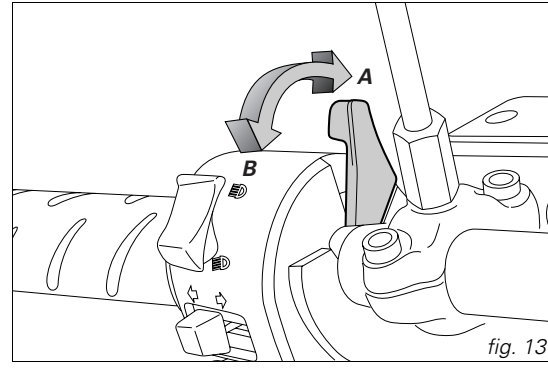


fig. 13

Commutatore destro *(fig. 14.1)*
1) Interruttore ***ARRESTO MOTORE****, a due posizioni:*
posizione ***(RUN****) = marcia;*
posizione ***(OFF****) = arresto del motore.*

Attenzione
Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione per poter procedere all'avviamento del motociclo.

Importante
Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (1) e lasciare la chiave d'accensione su ***ON*** *può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.*

2) Pulsante = avviamento motore.

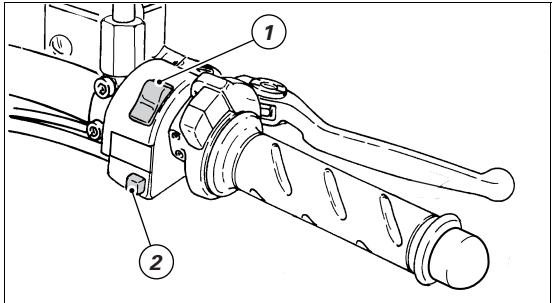


fig. 14.1

I

Manopola girevole comando acceleratore *(fig. 14.2)*
La manopola girevole (1), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

Leva comando freno anteriore *(fig. 14.2)*
Tirando la leva (2) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.

Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 38.

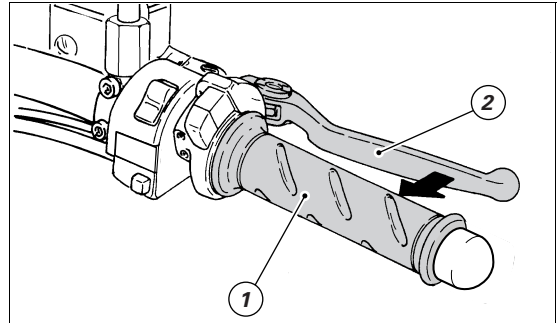


fig. 14.2

Pedale comando freno posteriore *(fig. 15)*
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.

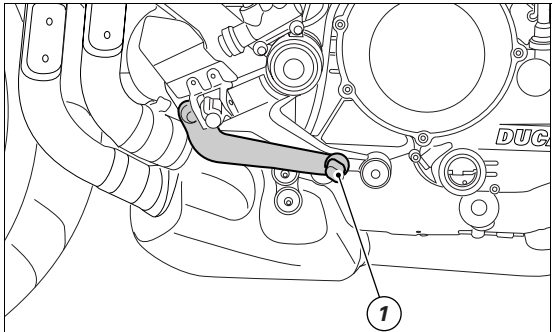


fig. 15

Pedale comando cambio *(fig. 16)*
Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale ***N*** *con ritorno automatico e due movimenti:*
in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia ***N*** *sul cruscotto si spegne;*
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.

Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.

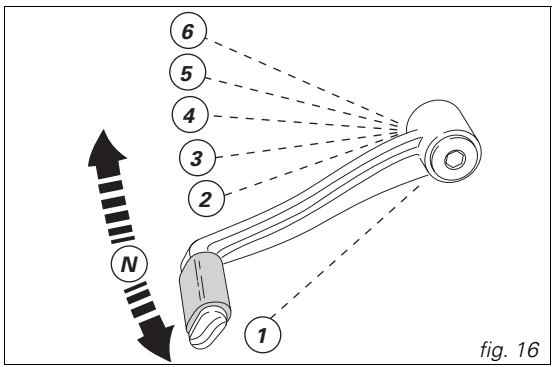


fig. 16

I

Registrazione posizione pedale comando cambio

(fig. 17)
Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando cambio rispetto all'appoggiapiedi.
Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:
Bloccare l'asta (1) utilizzando la presa chiave (2) e allentare i controdadi (3) e (4).

Note
Il dado (3) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1) facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.
Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.

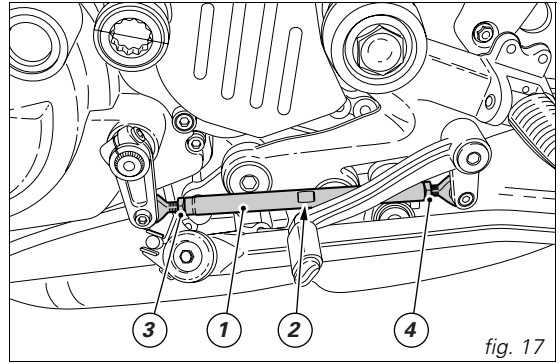


fig. 17

Registrazione posizione pedale comando freno posteriore *(fig. 18)*

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando freno posteriore rispetto all'appoggiapiedi.

Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:

Allentare il controdado (5).

Ruotare la vite (6) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.

Serrare il controdado (5).

Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.

Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:

Allentare il controdado (7) sull'astina della pompa.

Avvitare l'astina (8) sulla forcella (9) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.

Serrare il controdado (7) e verificare nuovamente il gioco.

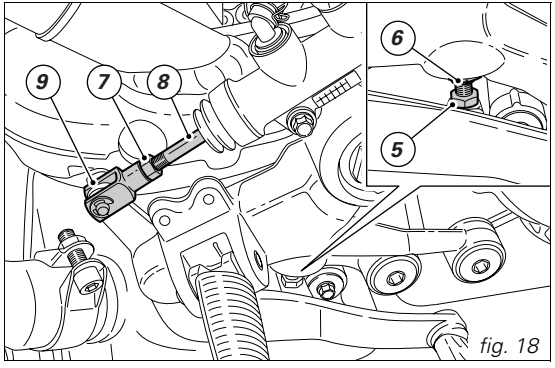


fig. 18

Posizione sul motociclo *(fig. 19)*

1) Tappo serbatoio carburante.
2) Serratura sella.
3) Perno per il cavetto portacasco.
4) Impugnatura per passeggero.
5) Cavalletto laterale.
6) Specchi retrovisori.
7) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
8) Dispositivo di registro forcella anteriore.
9) Asta sollevamento serbatoio.
10) Coperchio sella (escluso S2R Dark).
11) Leva ancoraggio serbatoio.
12) Cupolino (escluso S2R Dark).

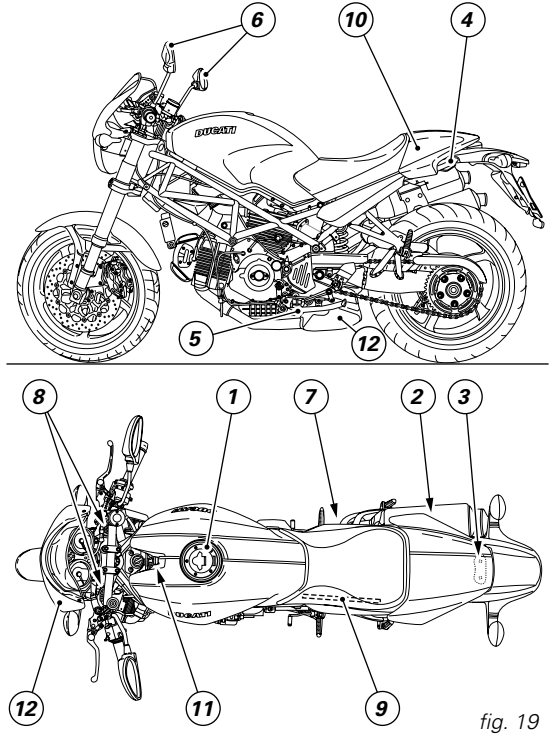


fig. 19

Tappo serbatoio carburante *(fig. 20)*

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note

È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 40) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

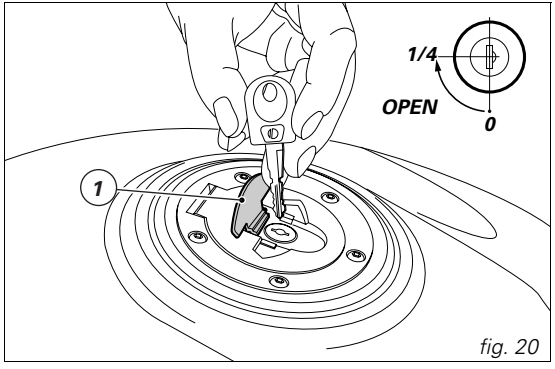


fig. 20

I

Serratura sella e portacasco

Apertura

Introdurre la chiave nella serratura, ruotarla in senso orario per ottenere lo sganciamento della sella dal telaio. Sfilare la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro.
Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco (1) (vedi pag. 42). Far passare il cavetto nel casco ed inserire nel perno (2) l'estremità del cavetto. Lasciare appeso il casco e rimontare la sella per fissarlo.

Attenzione

Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Chiusura

Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto la sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura.

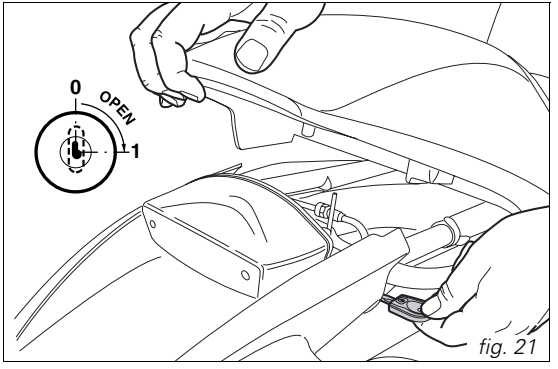


fig. 21

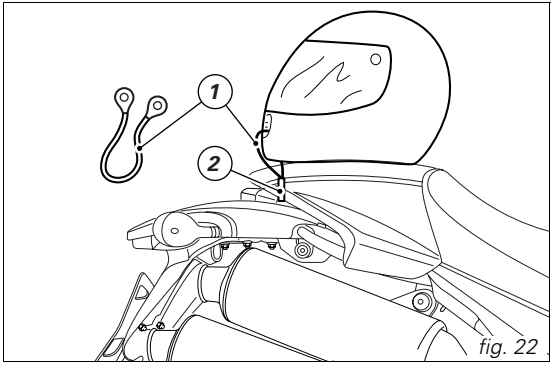


fig. 22

Cavalletto laterale *(fig. 23)*

Importante

Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc.. possono infatti determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sul manubrio) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione

Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il piede la stampella (1).

Note

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

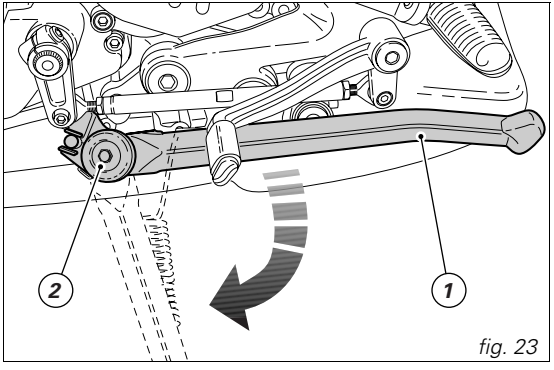


fig. 23

I

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni che permettono d'adeguare l'assetto della moto alle condizioni di carico.
Il registro (1) posto sul lato destro in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Ruotando in senso orario il registro (1) si aumenta il freno ***H****; viceversa diminuisce* ***S****.*
Taratura STANDARD:
dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare il registro (1) di 18 click.
Precarico molle: 25 mm
Le due ghiere (2), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.
Per modificare il precarico della molla ruotare la ghiera superiore. Avvitando o svitando la ghiera inferiore si aumenta o diminuisce il precarico.
Lunghezza STANDARD della molla precaricata sull'ammortizzatore: 157 mm.

Attenzione

Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.

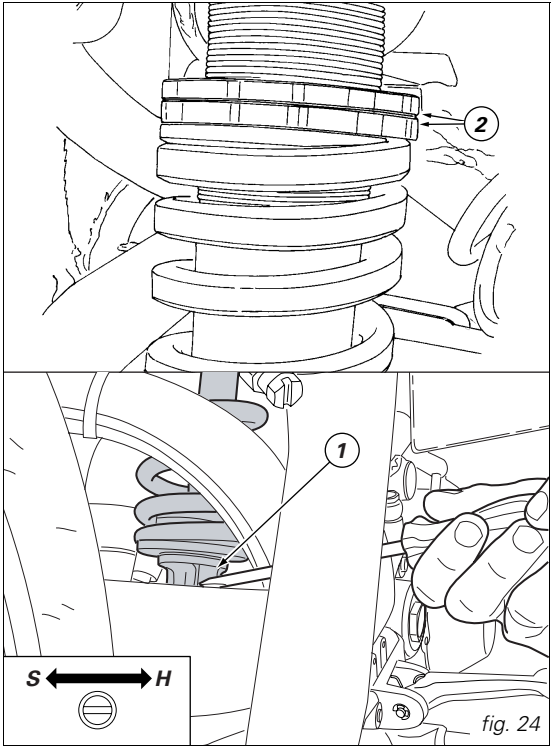


fig. 24

Attenzione

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

I

Variazione assetto motociclo *(fig. 25-fig. 26-fig. 27)*
L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.
La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.
Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 25) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore.
Per modificare l'interasse degli snodi sferici (1) è necessario allentare i controdadi (3).

Note
Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.

Agire sul tirante (2) con una chiave aperta.
Eseguita la regolazione serrare i dadi (3) a 25 Nm.

Attenzione
La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 272 mm.

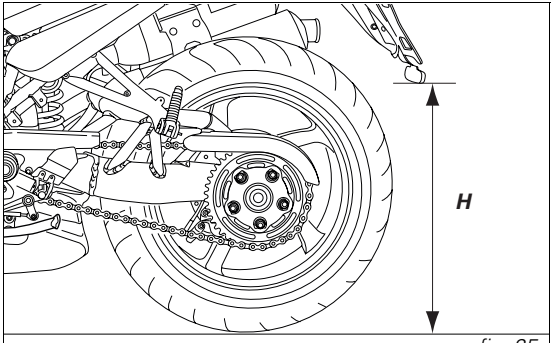


fig. 25

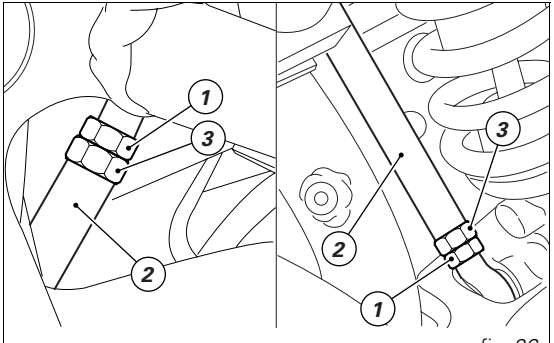


fig. 26

La quota massima sfilamento dell'UNIBALL della testa (A) snodata è 5 filetti pari a 7,5 mm (B).

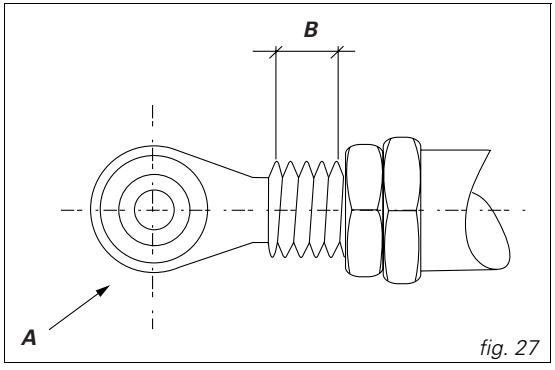


fig. 27

NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima *(fig. 28)*
Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:

1) Fino a 1000 km;
2) Da 1000 a 2500 km.

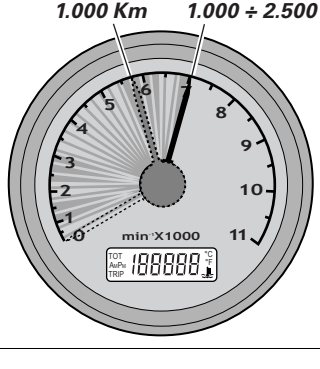


fig. 28

Fino a 1000 Km
Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: 5.500÷6.000 min^{-1}.
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato. A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.
Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km
Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i 7.000 min^{-1}.

Importante
Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

Controlli prima dell'avviamento

Attenzione
La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:
Carburante nel serbatoio
Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 40).

Livello olio nel motore
Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 60).
Liquido freni e frizione
Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.
Condizione pneumatici
Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 58).
Funzionalità dei comandi
Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.
Luci e segnalazioni
Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 53).
Serraggi a chiave
Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.
Cavalletto
Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 29).

Attenzione
In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

I

Avviamento motore

Note
Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".

Attenzione
Prima di avviare il motore imparare a conoscere i comandi che si devono utilizzare durante la guida.

Temperatura ambiente normale
(compresa tra 10 °C/50 °F e 35 °C/95 °F):
*1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 29). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa sul cruscotto risultino accese.*

Importante
La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 10).

Attenzione
Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), altrimenti il sensore di sicurezza inibisce l'avviamento.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

2) Spostare la leva comando starter in posizione (B, fig. 31).
3) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 30) sia nella posizione (RUN), premere quindi il pulsante avviamento (2, fig. 30).
Questo modello è provvisto di avviamento servoassistito. Tale funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2). Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo massimo variabile in funzione della temperatura del motore stesso. A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento. In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 secondi prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).

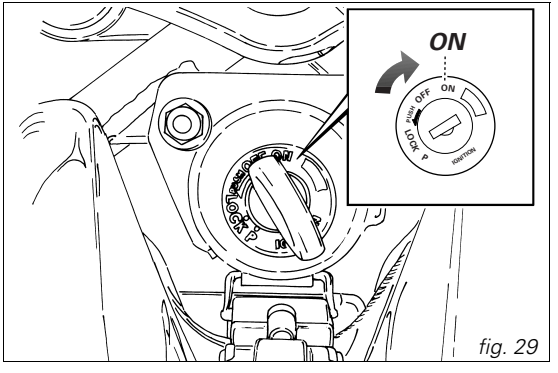


fig. 29

Lasciare che il motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

Note
In caso di batteria scarica il sistema inibisce automaticamente il trascinamento del motorino d'avviamento.

4) Spostare la leva starter verso la posizione verticale (A) per ottenere il regime di rotazione del motore di circa 1.400÷1.500 min^{-1}.

Importante
Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portare progressivamente la leva dello starter in posizione verticale (A, fig. 31). Il motore regimato termicamente dovrà tenere il minimo con starter completamente escluso.

***Temperatura ambiente alta** (oltre i 35 °C/95 °F):*
Eseguire la stessa procedura descritta per "Temperatura ambiente normale" senza utilizzare il comando starter.

***Temperatura ambiente fredda** (inferiore a 10 °C/50 °F):*
Eseguire la procedura descritta per "Temperatura ambiente normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore (punto 5) fino a 5 minuti.

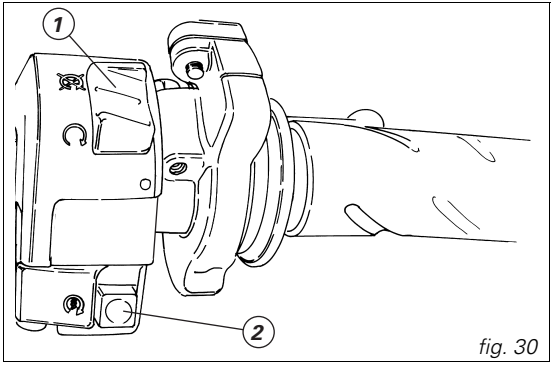


fig. 30

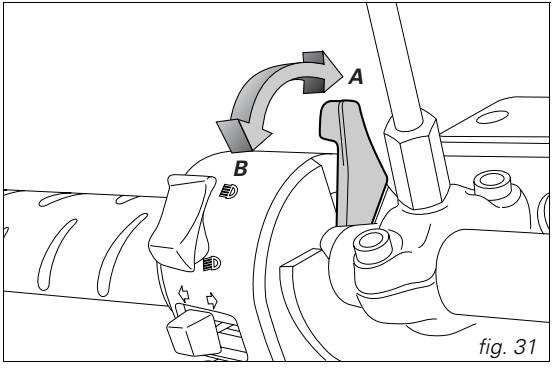


fig. 31

Avviamento e marcia del motociclo

1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.
4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo. Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo. In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo é notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.
Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante. I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

I

Arresto del motociclo

Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione ***OFF*** *(pag. 17).*

Importante

Non lasciare la chiave su ON a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.

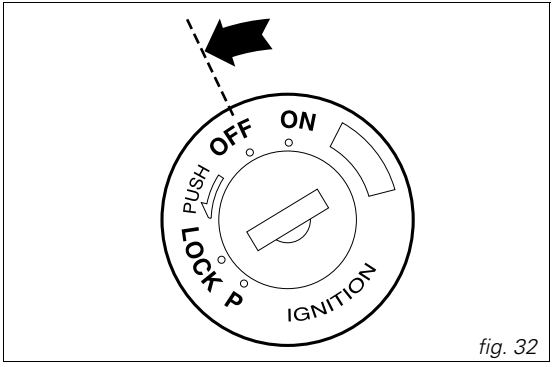


fig. 32

Rifornimento carburante

Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo (fig. 33).

Attenzione

Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95.
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

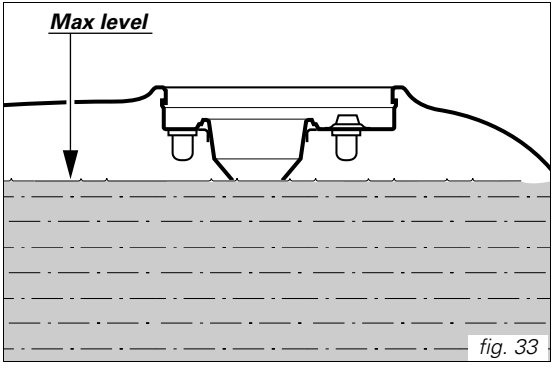


fig. 33

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 29).
*Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti.*
Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.
*In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P** .*

Importante

*Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Attenzione

L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc.) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

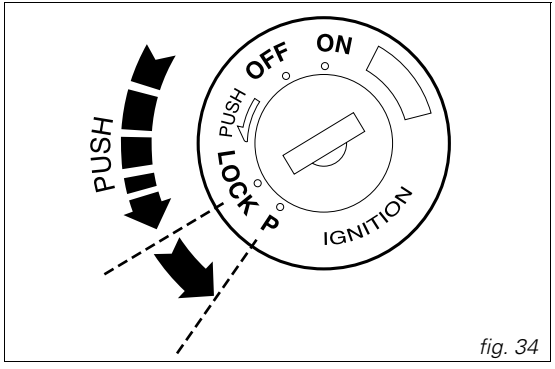


fig. 34

I

Accessori in dotazione *(fig. 35)*
Nel vano sottosella sono alloggiati:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella (pag. 28) e togliere il coperchio di protezione (1), svitando la vite speciale (2) con una moneta.

La busta attrezzi *(fig. 36)*
Contiene:
3) chiave a tubo esagonale per candele;
4) perno per chiave candela;
5) giravite doppio;
6) cavetto portacasco.

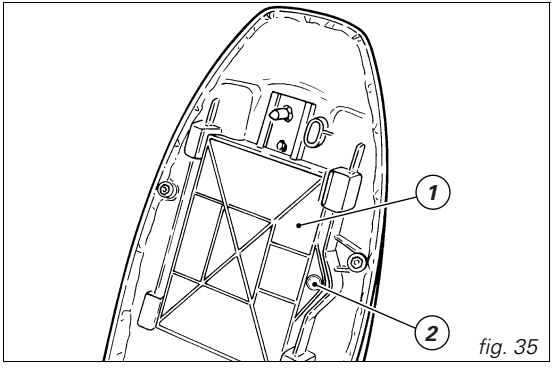


fig. 35

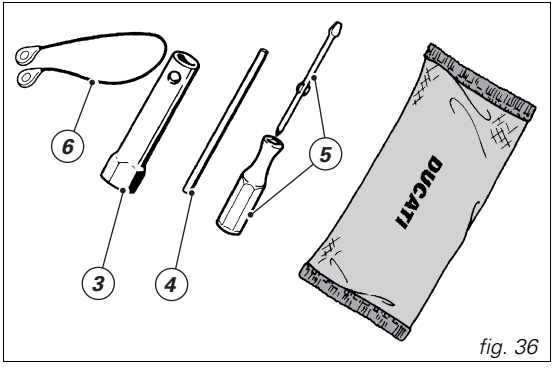


fig. 36

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

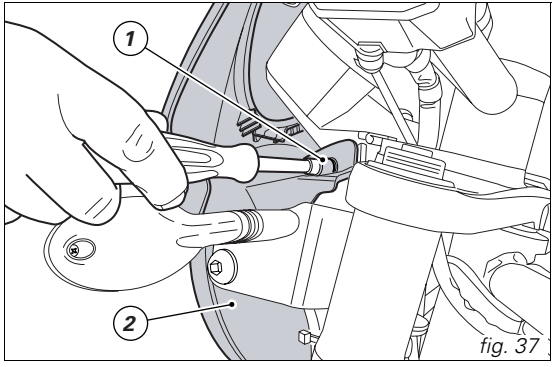


fig. 37

Rimozione della vestizione (S2R) *(fig. 37)*
Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione
Il mancato o non corretto rimontaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Rimozione cupolino (S2R)
Svitare e rimuovere le due viti di fissaggio (1) all'archetto reggifaro.

Note
Attenzione a non perdere i dadi di bloccaggio delle viti (1) posti all'interno del cupolino.

Rimuovere il cupolino (2).

I

Sollevamento serbatoio carburante *(fig. 38)*

Attenzione
Per evitare fuoriuscite di carburante dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di carburante deve essere minore di 5 litri.

Rimuovere la sella (pag. 28), sollevare il gancio (1). Sollevare il serbatoio e sganciare l'astina (2, fig. 39) di servizio dalla propria sede sotto alla sella. Appoggiare il serbatoio sull'astina di servizio. Per rimontarlo eseguire le operazioni descritte in ordine inverso.

Attenzione
Quando si abbassa il serbatoio fare attenzione che le tubazioni siano correttamente posizionate in modo da evitare che si schiaccino.

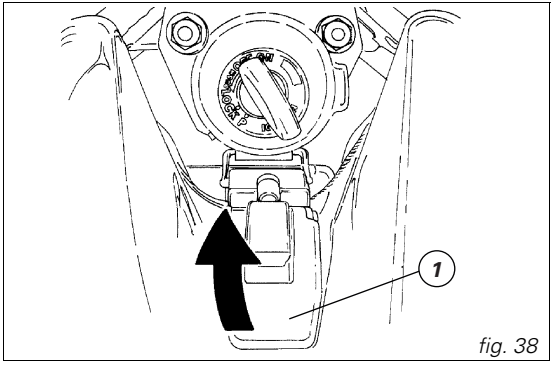


fig. 38

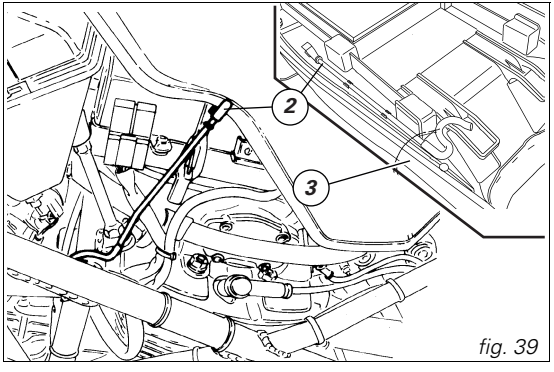


fig. 39

Sostituzione del filtro aria

Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia. Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante (pag. 44).
Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2, fig. 40).
Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 41) e sostituirla.

Importante
Un filtro sporco riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni sulle candele.
Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura, nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.

Importante
In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia.

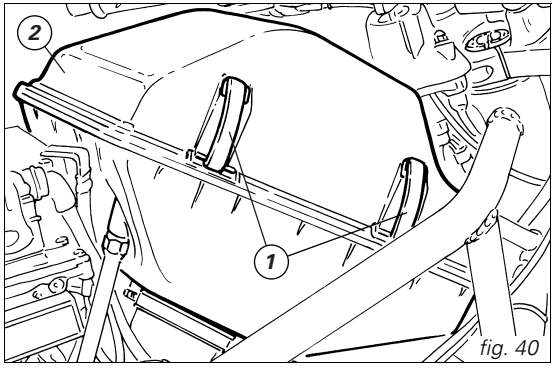


fig. 40

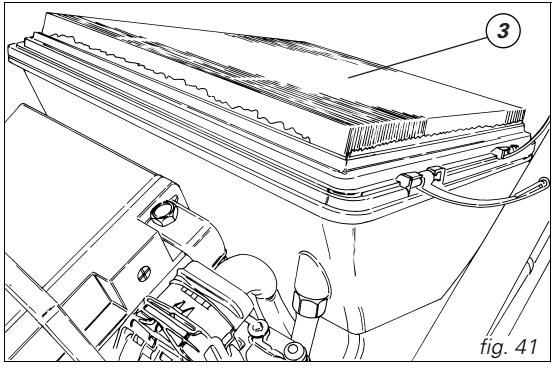


fig. 41

I

Controllo livello fluido frizione e freni *(fig. 42)*
Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di ***MIN*** *evidenziata sui rispettivi serbatoi.*
Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

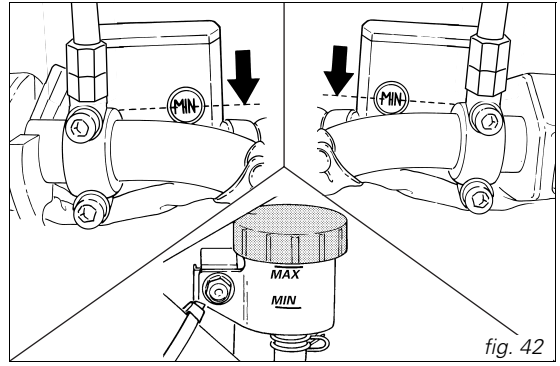


fig. 42

Importante
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto frizione
Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

Impianto freni

Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione

Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.
L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.
Non mescolare olii di qualità diverse.
Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

Verifica usura pastiglie freno *(fig. 43)*

Freno anteriore

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore

Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

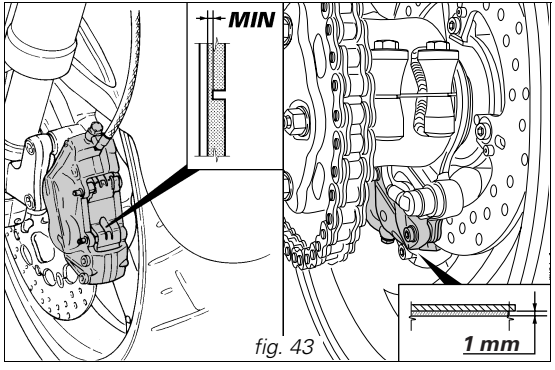


fig. 43

I

Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni delle guaine esterne dei cavi di comando acceleratore e del cavo comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un concessionario o una officina autorizzata. Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1, fig. 44), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

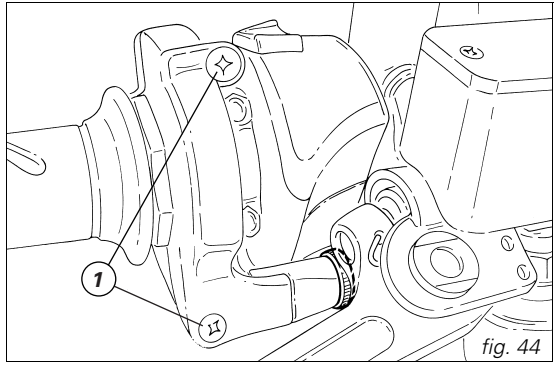


fig. 44

Attenzione

Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1) alla coppia di 1,8 Nm.

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.

Regolazione del cavo comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 2÷4 mm. Se necessario regolarla agendo sul apposito registro (1, fig. 45) situati in corrispondenza del comando stesso.

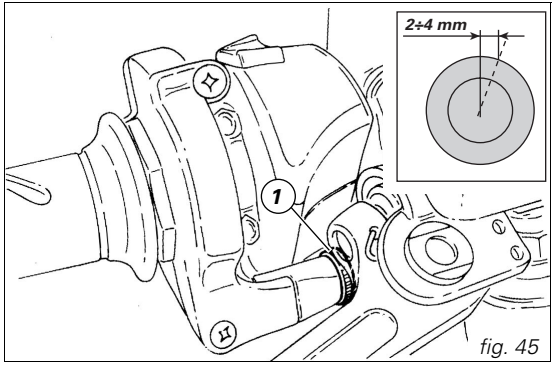


fig. 45

I

Carica della batteria *(fig. 46)*
Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.
*Staccare per primo, il terminale negativo (**-**) nero, poi quello positivo (**+**) rosso.*
Sganciare i fermi (1) e rimuovere la batteria.

Attenzione
La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.
*Collegare i conduttori del caricabatterie ai rispettivi terminali: rosso al positivo (**+**), nero al negativo (**-**).*

Importante
Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.
Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).

Attenzione
Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5÷10 ore.

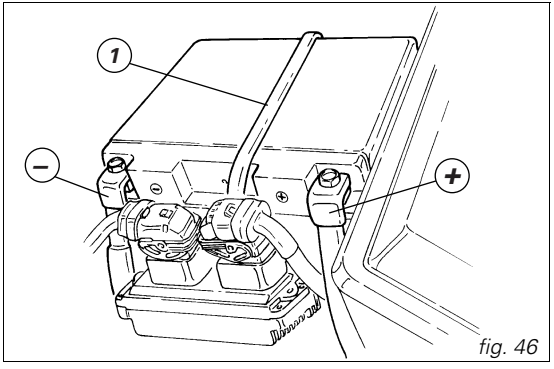


fig. 46

Tensionamento della catena trasmissione

Spostare lentamente il motociclo per trovare la posizione in cui il ramo superiore della catena risulta più tesa.
Posizionare il motociclo sul cavalletto laterale.
Spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone (vedi targhetta adesiva).
Il ramo inferiore della catena deve poter compiere una escursione di circa 30÷32 mm.
In caso contrario rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per eseguire il tensionamento della catena.

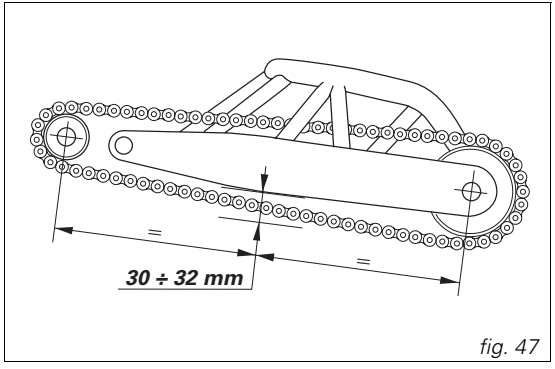


fig. 47

Attenzione

Il corretto serraggio delle viti di bloccaggio del mozzo eccentrico è fondamentale per la sicurezza del pilota.

Importante

Una catena non correttamente tensionata è causa di rapida usura degli organi di trasmissione.

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

Sostituzione lampadine luci

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 71.

***Proiettore** (fig. 48, fig. 49, fig. 50, fig. 51)*
Per agevolare la manutenzione al proiettore anteriore è consigliabile rimuovere il cupolino come indicato al paragrafo "Rimozione cupolino" a pag. 43.
Per accedere alle lampadine del proiettore svitare la vite inferiore (1) che fissa il gruppo cornice/parabola al corpo. Staccare il connettore (2, fig. 49) dalla lampadina del proiettore. Sganciare la molletta (3, fig. 49) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto.

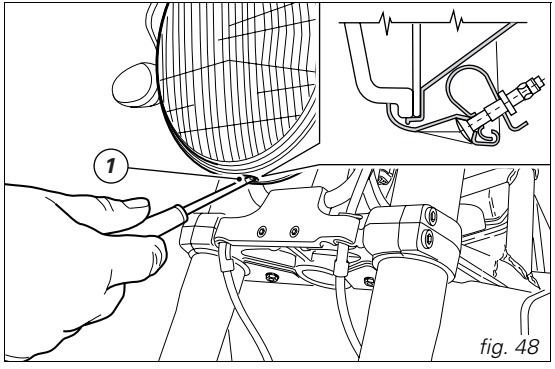


fig. 48

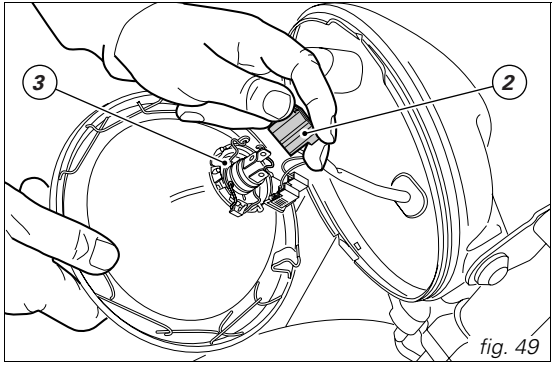


fig. 49

I

Sostituire le lampade (4).

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.
Inserire le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento; agganciare l'estremità della molletta (3, fig. 49) ai supporti del corpo proiettore. Ricollegare i cavi.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, staccare il connettore. La lampadina (5) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e inserirla premendo e ruotandola in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il connettore e fissare il complessivo cornice/parabola.

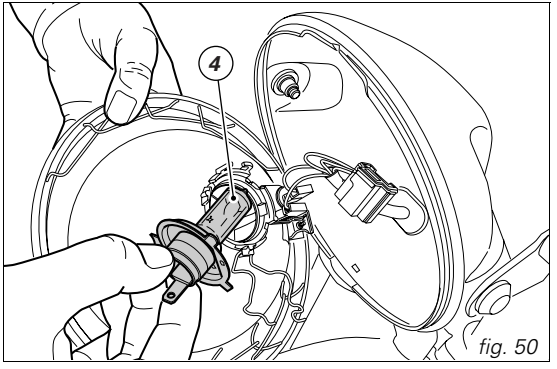


fig. 50

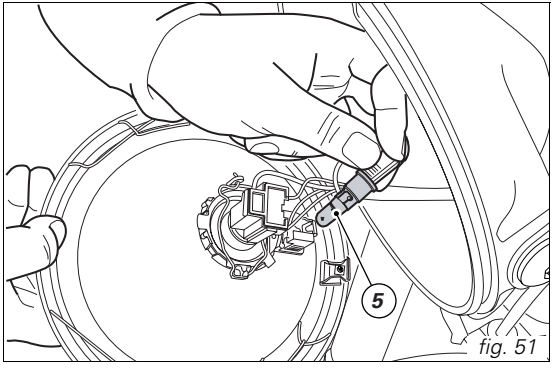


fig. 51

Indicatori di direzione *(fig. 52)*
Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.
Riavvitare la vite (1).

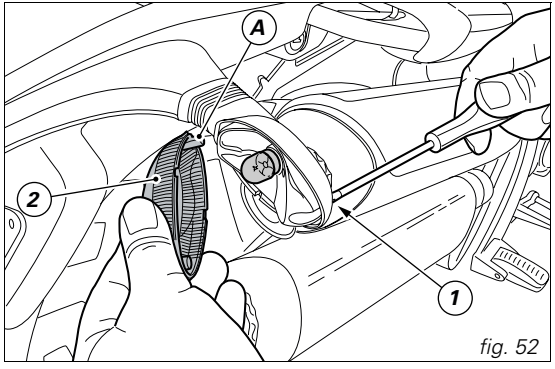


fig. 52

Luce arresto *(fig. 53)*
Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione è necessario svitare le due viti (1) che fissano il trasparente (2) e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il trasparente.

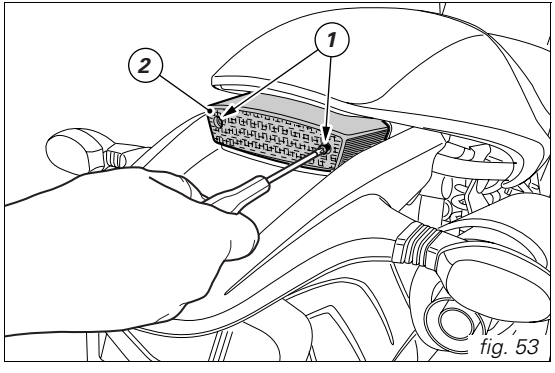


fig. 53

I

Luce targa *(fig. 54)*
Per accedere alla lampadina della luce targa (3), sfilare il portalampada dall'interno, quindi sfilare la lampada e sostituirla.

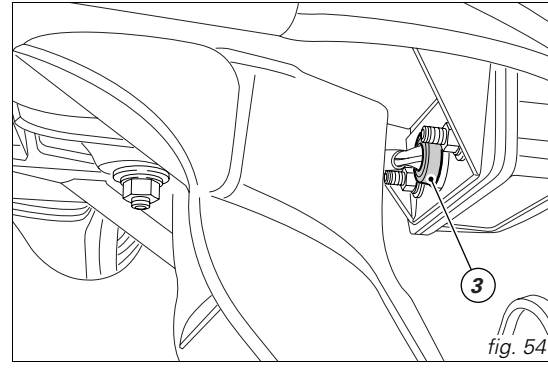


fig. 54

Orientamento del proiettore *(fig. 55)*
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra. Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad un'altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

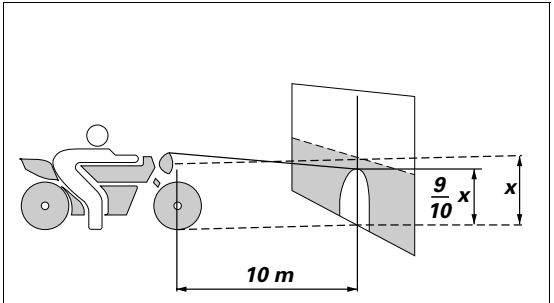


fig. 55

Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulle viti (1, fig. 56) che lo fissano ai supporti laterali.

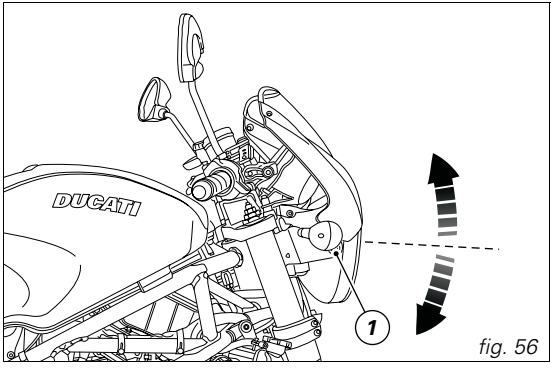


fig. 56

I

Pneumatici

Pressione anteriore:
2,1 bar - 2,3 Kg/cm^2
Pressione posteriore:
2,2 bar - 2,4 Kg/cm^2

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico.
Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.
Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.
Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 57) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

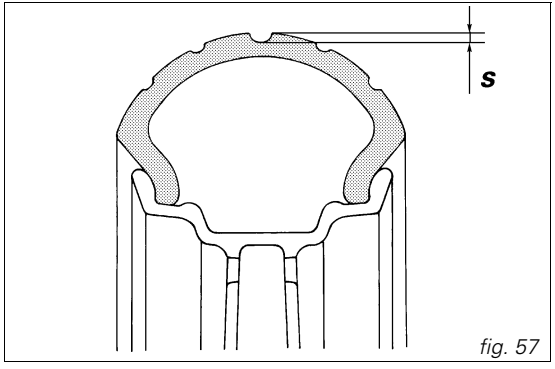


fig. 57

I

Controllo livello olio motore *(fig. 58)*
Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione.
Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi.
Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso. Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4.
Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

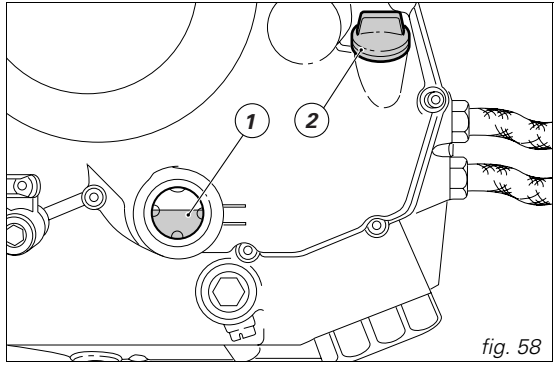
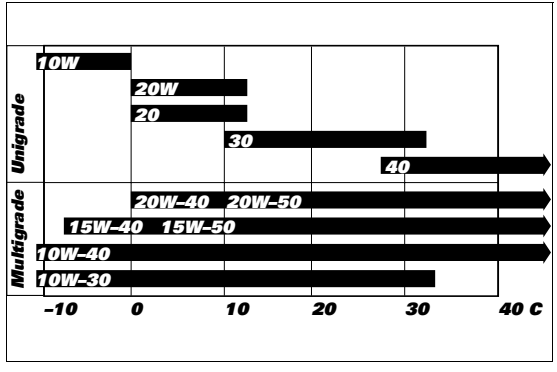


fig. 58

Importante
Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo si trova nei limiti della gamma indicata.



Pulizia e sostituzione candele *(fig. 59)*
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.
Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.
Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.
Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: 0,6÷0,7 mm.

Importante
In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.
Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di 20 Nm.
Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo un serraggio a mano, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante
Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa.
La candela deve essere serrata correttamente.

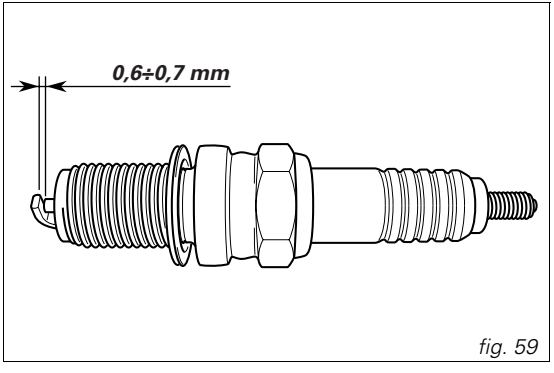


fig. 59

I

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde.
Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione.
L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc..).
Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo. Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulite i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.
Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.
Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Pesi

Pesi
A secco in ordine di marcia senza carburante:
182 kg
A pieno carico: 390 kg

Attenzione
Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

Ingombri *(mm) (fig. 60)*

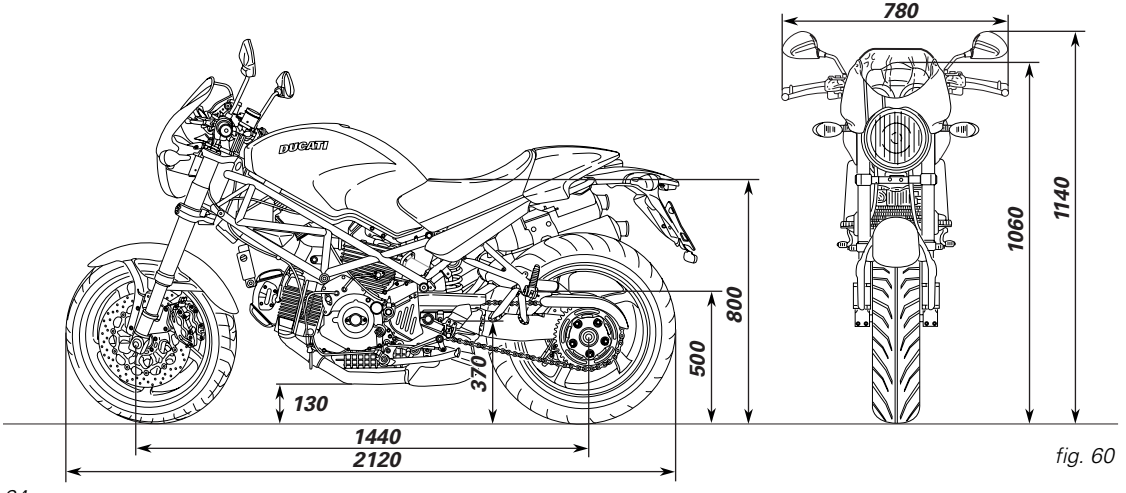


fig. 60

Rifornimenti	***Tipo***	***dm^3(litri)***
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 3 dm^3 (litri)	*Benzina verde con un numerodi ottani all'origine di almeno 95*	*14*
Coppa motore e filtro	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,3*
Circuito freni ant./post. e frizione	*SHELL Advance Brake DOT 4*	*—*
Protettivo per contatti elettrici	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Forcella anteriore	*SHELL Advance Fork 7.5 o Donax TA*	*0,400 (per stelo)*

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I

Motore

Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
88
Corsa mm:
66
Cilindrata totale cm^3:
803
Rapporto di compressione ±0,5:1:
10,4
Potenza max. all'albero (95/1/CE):
55 kW - 75 CV a 8.250 giri/min per il depotenziato 24kW - 33CV a 8.000 giri/min.
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
70 Nm (7,0 kgm) a 6.500 giri/min, per il depotenziato 44Nm (4,5 kgm) a 4.500 giri/min.

Distribuzione

Desmodromica *a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

Schema distribuzione desmodromica *(fig. 61)*

1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) registro bilanciere superiore;
3) semianelli;
4) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
5) molla richiamo bilanciere inferiore;
6) bilanciere di chiusura (o inferiore);
7) albero distribuzione;
8) valvola.

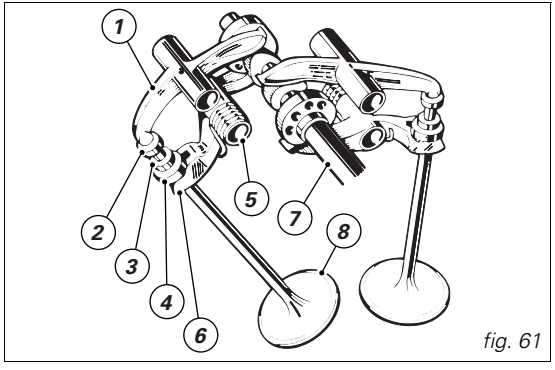


fig. 61

Prestazioni
La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Importante
L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Candele d'accensione
Marca:
CHAMPION
Tipo:
RA 4 HC.
Marca:
NGK
Tipo:
DCPR8E.

Alimentazione
Iniezione elettronica indiretta MARELLI.
Diametro corpo farfallato:
45 mm
Iniettori per cilindro: 1
Fori per iniettori: 1
Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Freni

Anteriore

Tipo:
a forato in acciaio.
n° 2 dischi.
Diametro disco:
300 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante, cm^2:
44 per disco
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca e tipo:
BREMBO PF2x28 2 Pistoni.
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PS 15.

Posteriore

Tipo:
a disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco:
245 mm.
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
25 cm^2
Pinza freno:
Ø cilindro 32 mm.
Marca e tipo:
P 32 F
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PS 11 B.

Attenzione

Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

Trasmissione

Frizione:
multidisco a bagno d'olio;
comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto pignone motore/corona frizione:
33/61
Cambio a:
a 6 rapporti;
con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone uscita cambio/corona posteriore:
15/42
Rapporti totali:
1ª 13/32
2ª 18/30
3ª 21/28
4ª 23/26
5ª 22/22
6ª 26/24

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
DID
Tipo:
520
Dimensioni:
5/8" x 1/4"
N° maglie:
104

Importante

I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.

Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.
Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

I

Telaio
Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi d'acciaio ad altoresistenziale.
Angolo di sterzata (per lato):
27°
Inclinazione cannotto:
24°
Avancorsa mm:
96

Ruote
Cerchi in lega leggera a cinque razze.

Anteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
MT3.50x17"

Posteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
MT5,50x17"
Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17

Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
180/55-ZR17

Sospensioni

Anteriore
A forcella oleodinamica a steli rovesciati.
Diametro tubi portanti: 43 mm.
Corsa sull'asse steli: 130 mm.

Posteriore
Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore regolabile in estensione, e nel precarico della molla. È infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in alluminio.
Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Corsa ammortizzatore: 65 mm.
Escursione ruota posteriore: 148 mm.

Note
Non effettuare interventi sul motociclo che possono modificare le caratteristiche tecniche in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.

Impianto di scarico
Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento Euro 2.
Versione U.S.A.: non catalizzata.

Colori disponibili

S2R
Nero lucido cod. 248.514 (PPG);
*Nero cod. 248.514 (PPG) con banda Tangerine Red cod. *0035 (PPG);*
*Acid Yellow cod. *0034 (PPG) con banda nera cod. D789 (PPG);*
*Tangerine Red cod. *0035 (PPG) con banda nera cod. D789 (PPG);*
Telaio color nero e cerchi color nero.

*Tangerine Red cod. *0035 (PPG) con banda bianca cod. D753 (PPG);*
Telaio color rosso e cerchi color bianco.

S2R Dark
Nero Dark Cod. 291.501 (PPG);
Telaio e cerchi color nero.

Impianto elettrico
Formato dai seguenti particolari principali:
***proiettore anteriore**:*
*lampada tipo: **H4 (12V-55/60W)**.*
luce di posizione:
*lampada tipo: **T4W (12V-4W)**.*
Comandi elettrici sui semimanubri:
indicatori direzione:
*lampade tipo: **R10W (12V-10W).***
***Avvisatore acustico**.*
***Interruttori luci arresto**.*
***Batteria, 12V-10 Ah**.*
***Alternatore 12V-520W**.*
***Regolatore elettronico**, protetto con fusibile da **40A** posto a lato della batteria.*
Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.
Fanale posteriore e segnalazione arresto:
*lampada tipo: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
Illuminazione targa:
*lampada tipo: **W5W (12-5W)**.*

Note
Per la sostituzione delle lampadine vedi al paragrafo "Sostituzione delle lampadine" alla pag. 53.

I

Fusibili

La scatola porta fusibili principale è posizionata sul lato sinistro della batteria (fig. 62).
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.
Solo sei fusibili sono collegati all'impianto, due sono di riserva.

Il fusibile da 40A (2) posto sul lato destro della batteria (fig. 62) protegge il regolatore elettronico.
Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il relativo cappuccio di protezione (3).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (4, fig. 63).

Importante

*Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.*

Attenzione

Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

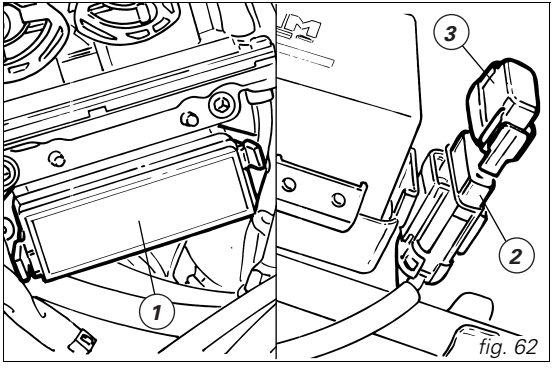


fig. 62

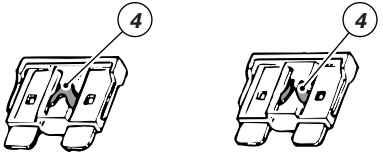


fig. 63

Legenda schema impianto elettrico/accensione

1) Commutatore destro
2) Antenna Transponder
3) Commutatore chiave
4) Relè principale
5) Scatola fusibili
6) Motorino avviamento
7) Teleruttore
8) Batteria
9) Fusibile regolatore
10) Regolatore.
11) Alternatore.
12) Indicatore direzione posteriore destro.
13) Fanale posteriore.
14) Illuminazione targa.
15) Indicatore direzione posteriore sinistro.
16) Serbatoio carburante.
17) Connessione autodiagnosi.
18) Sensore velocità.
19) Bobina cilindro orizzontale.
20) Bobina cilindro verticale.
21) Candela 1° cilindro orizzontale.
22) Candela 1° cilindro verticale.
23) Iniettore cilindro orizzontale.
24) Iniettore cilindro verticale.
25) Potenziometro farfalla.
26) Sensore giri/fase.
27) Interruttore cavalletto laterale.
28) Centralina 5.9 M.
29) Relè iniezione.
30) Interruttore indicatore cambio in folle.
31) Interruttore pressione olio.
32) Interruttore posteriore STOP.
33) Interruttore anteriore STOP.
34) Commutatore sinistro.
35) Sensore temperatura/pressione aria.
36) Strumentazione.
37) Indicatore direzione anteriore.
38) Avvisatore acustico.
39) Proiettore.
40) Indicatore direzione anteriore destro.
41) Sensore temperatura acqua centralina.
42) Sensore temperatura acqua strumento.
43) Interruttore frizione.
44) Presa mantenitore.

I

Codice colore cavi
B *Blu*
W *Bianco*
V *Viola*
Bk *Nero*
Y *Giallo*
R *Rosso*
Lb *Azzurro*
Gr *Grigio*
G *Verde*
Bn *Marrone*
O *Arancio*
P *Rosa*

Legenda scatole fusibili *(1, fig. 62)*

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
1-9	*Generale*	*30 A*
2-10	*Pompa carburante, iniettori, Bobine*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Alimentazione centralina*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7,5 A*
6-14	*Luci posizione, cruscotto, abbaglianti/anabaglianti*	*15 A*
7-15	*Stop, clacson*	*10 A*
8-16	*Presa mantenitore*	*5 A*

Note
Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

Km	Nome Ducati Service	Chilometraggio	Data
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

E

DUCATI MONSTER

MONSTER S2R
MONSTER S2RDARK

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept our best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth and enjoyable riding.
We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions.
For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorised service centres.
Moreover, we have a new service for the ducatisti and lovers that is available for any suggestions and useful advice.

Enjoy your ride!

Note
Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts only.

Warning
This manual forms an integral part of the motorcycle and - if the motorcycle is resold - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

General 5
Warranty 5
Symbols 5
Useful information for safe riding 6
Carrying the maximum load allowed 7
Identification data 8

Controls 9
Position of motorcycle controls 9
Instrument panel 10
LCD unit functions 11
The immobilizer system 13
Keys 13
Code card 14
Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip 15
Duplicate keys 16
Key-operated ignition switch and steering lock 17
LH switch 18
Clutch lever 19
Choke lever 20
Rh switch 21
Throttle twistgrip 22
Front brake lever 22
Rear brake pedal 23
Gear change pedal 23
Setting the gear change pedal 24
Setting the rear brake pedal 25

Main components and devices 26
Position on the vehicle 26
Fuel tank plug 27
Seat catch and helmet hooks 28
Side stand 29
Rear shock absorber adjusters 30
Changing motorcycle track alignment 32

Directions for use 34
Running-in recommendations 34
Pre-ride checks 35
Starting the engine 36
Moving off 38
Braking 39
Stopping the motorcycle 40
Refuelling 40
Parking 41
Tool kit and accessories 42

Main maintenance operations 43
Removing the fairings (S2R) 43
Lifting the fuel tank 44
Changing the air filter 45

E

Checking brake and clutch fluid level 46
Checking brake pads for wear 47
Lubricating cables and joints 48
Throttle cable adjustment 49
Charging the battery 50
Chain tensioning 51
Chain lubrication 52
Replacing bulbs 53
Beam setting 57
Tyres 58
Checking engine oil level 60
Cleaning and replacing the spark plugs 61
Cleaning the motorcycle 62
Storing the bike away 63
Important notes 63
Important only for Australia 63

Technical data 64
Overall dimensions (mm) 64
Weights 64
Top-ups 65
Engine 66
Timing system 66
Performance data 67
Spark plugs 67
Fuel system 67
Brakes 68
Transmission 69
Frame 70
Wheels 70
Tyres 70
Suspensions 70
Exhaust system 71
Available colours 71
Electric system 71

For United States of America version only 75

Scheduled maintenance reminder 84

E

GENERAL

Warranty

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our authorised Dealers and workshops for any servicing requiring particular technical expertise.
Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty right will be automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati dealer or authorised workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time. This manual contains some special remarks:

Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.

Important
Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.

Note
Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

E

Useful information for safe riding

Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.
Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
Both rider and pillion passenger must ***always*** *wear a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.
Both rider and pillion passenger should keep their feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.
Always hold the handlebar firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface. The pillion passenger should ***always*** *hold on to the suitable handgrips under the seat with both hands.*
Ride within the law and observe national and local rules.
Always respect speed limits where these are posted. However, ***always*** *adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
Always *signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
Always *turn off the engine when refuelling.*
Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.
Do not smoke when refuelling.
While refuelling, you may inhale noxious fuel vapours.
Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
Always *remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.

Warning
The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.
Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

Carrying the maximum load allowed

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety. Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

Information about carrying capacity

The total weight of the motorcycle in running order including rider, pillion passenger, luggage and additional accessories should not exceed:
390 Kg.

Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 58 and that they are in good condition.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 1) and engine (fig. 2).

Frame number

Engine number

E

Note

These numbers identify the motorcycle model and should always be indicated when ordering spare parts.

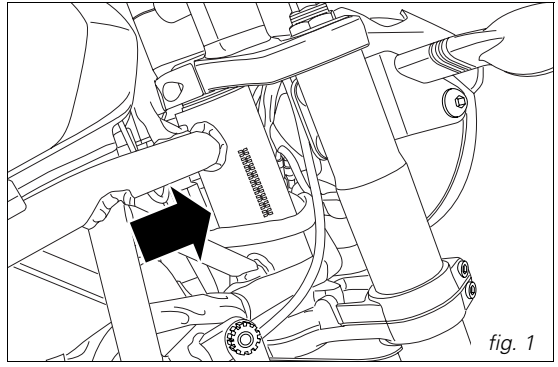


fig. 1

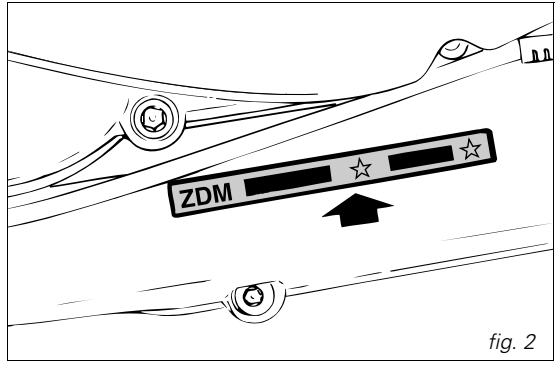


fig. 2

Warning
This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls *(fig. 3)*

1) Instrument panel.
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch.
4) Clutch lever
5) Choke lever
6) Right switch.
7) Throttle twistgrip
8) Front brake lever
9) Gear change pedal
10) Rear brake pedal

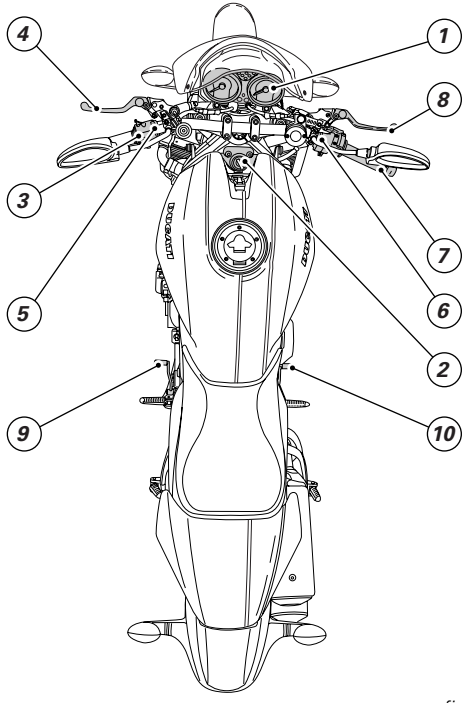


fig. 3

E

Instrument panel *(fig. 4)*

1) ***High beam light*** ***(blue).***
Comes on when high beam is on.

2) ***Indicators repeater light*** ***(green).***
Comes on and flashes when a turn indicator is on.

3) ***Fuel warning light*** ***(yellow).***
Comes on when there are about 3 litres fuel left in the tank.

4) ***Neutral light N (green).***
Comes on when in neutral position.

5) ***Engine oil pressure light*** ***(red).***
Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to ***ON*** *and normally goes out a few seconds after engine starts. It may shortly come on when the engine is hot, however, it should go out as the engine revs up.*

Important
If this light stays on, stop the engine or it may damage.

6) ***Amber light***
Comes on and flashes when the motorcycle is parked (Immobilizer on), it is also used for immobilizer diagnosis.

Note
When the Immobilizer is on, this light flashes for 24 hours and then goes out. The Immobilizer is still operating.

7) ***EOBD light*** ***(amber)****.*
When on, engine operation is inhibited. It goes out after a few seconds (usually 1.8 - 2 sec.).

8) ***Tachometer*** *(km/h).*
Gives road speed.

a) ***LCD (1)****:*
- ***Odometer*** *(km).*
  Gives total distance covered.
- ***Trip meter*** *(km).*
  This function indicates the distance covered since the meter was last reset.

9) ***Revolution counter*** *(rpm).*
Shows the engine rotation speed/minute.

b) ***LCD (2)****:*
- ***Clock***
- ***Oil temperature***

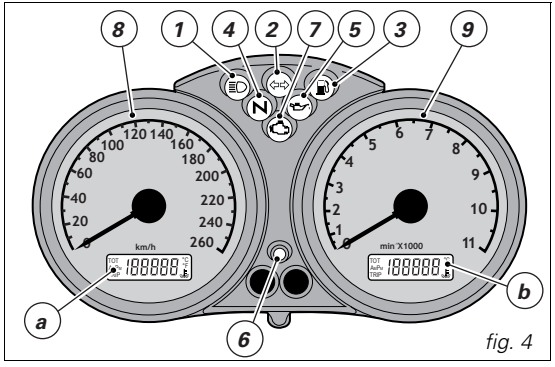


fig. 4

LCD unit functions

*When turning the key from **OFF** to **ON** (**Key-ON**) the instrument panel carries out a Check of the whole instruments: indexes, displays and pilot lights (fig. 5 and fig. 6).*

LCD (1)

*Turn the key to **ON** and press (B, fig. 6) to display trip meter and odometer alternatively.*

Resetting the trip meter

*Keep (B, fig. 6) pressed for more than 2 seconds. When the **TRIP** function is enabled (trip meter), display (LCD 1) will reset.*

LCD (2)

*Turn the key to **ON** and press (A, fig. 6) to display clock and oil temperature.*

Setting the clock

Press (A, fig. 6) for at least 2 seconds.
Press (B, fig. 6) to set AM/PM. Press (A) to set hours. Use button (B) to change hour value. Press (A) to set minutes. Press (B) to increase the value. Keep the button pressed for more than 5 seconds to proceed faster. Press (A) to quit this function.

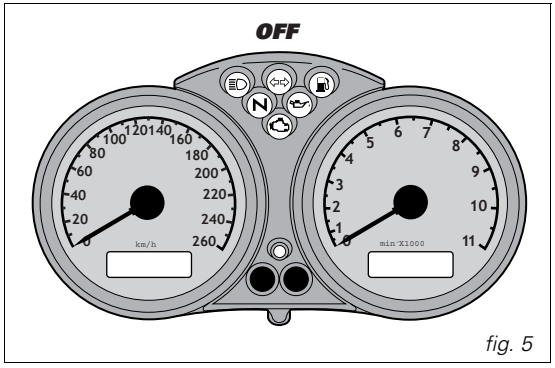


fig. 5

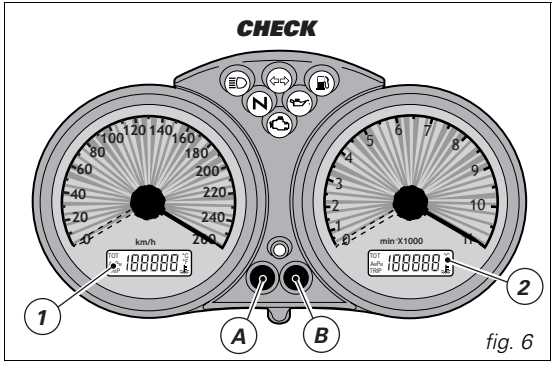


fig. 6

E

Oil temperature
*When the oil temperature goes below 50 °C (122 °F), "**LO**" will be displayed. "**HI**" will be displayed when the temperature exceeds 170 °C (338 °F).*

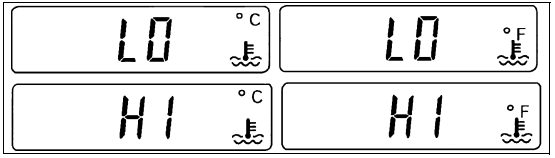
Fuel light
*"**FUEL**" will be displayed when the fuel warning light comes on.*

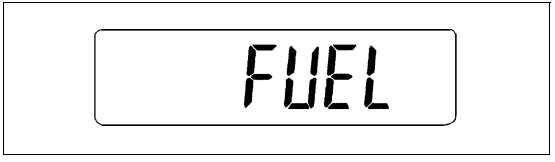
E

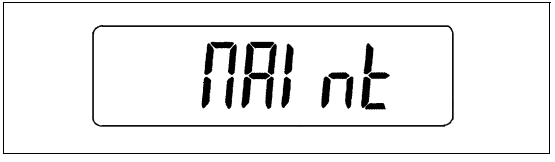
Maintenance indicator
*After the first 1,000 Km/621 mi and then every 10,000 Km/ 6210 mi, "**MAInt**" will be displayed for 5 seconds when turning the key to **ON**. It reminds you of the routine maintenance servicing to be done.*

Backlighting function
*Turn the key to **ON** and press (B, fig. 6) within 5 seconds to change instrument panel lighting power.*

Warning
Stop the motorcycle before using the instrument panel controls.
Never operate the instrument panel controls while riding.







The immobilizer system

For improved antitheft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that inhibits engine operation whenever the ignition switch is turned off.
Accommodated in the handgrip of each ignition key is an electronic device that modulates an output signal. This signal is generated by a special antenna incorporated in the switch when the ignition is turned on and changes every time. The modulated signal acts as a password and tells the CPU that an "authorised" ignition key is being used to start up the engine. When the CPU recognises the signal, it enables engine start-up.

Keys *(fig. 7)*
The Owner receives a set of keys comprising:
- *1 RED key (A)*
- *2 BLACK keys (B)*

Warning
Red key A has a rubber cover for preserving it in perfect conditions and avoiding contact with other keys. Never remove this protection unless really needed.

The keys B are regular ignition keys and are used to:
- *start up the engine*
- *open the lock of the fuel tank filler plug*
- *open the seat lock.*

The key A performs the same functions as the keys B, and is also used to wipe off and re-program other black keys, if needed.

Note
The three keys have a small plate (1) attached that reports their identification number.

Warning
Keep the keys in different places. Store the plate (1) and the key A in a safe place.
It is also recommended to use always the same black key to start the bike.

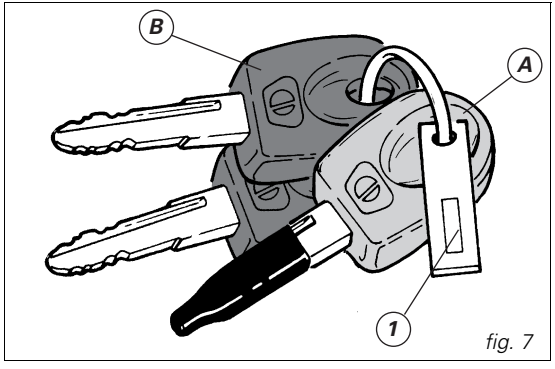


fig. 7

Code card

A CODE CARD (fig. 8) is supplied together with the keys, it indicates the electronic code (A, fig. 9) to be used in case of engine disabled and therefore if engine will not start up after the ***key-ON****.*

E

Warning

Keep the CODE CARD in a safe place. However, it is advisable to keep the electronic code printed on the CODE CARD handy when you ride your motorcycle, in case it is necessary to remove engine block through the procedure that uses the throttle twistgrip.
In case of faulty immobilizer system, the following procedure gives the chance to disable "engine block" function -immediately signalled by the orange EOBD warning light (7, fig. 4).
But this operation can be carried out only if the electronic code indicated on the code card is known.

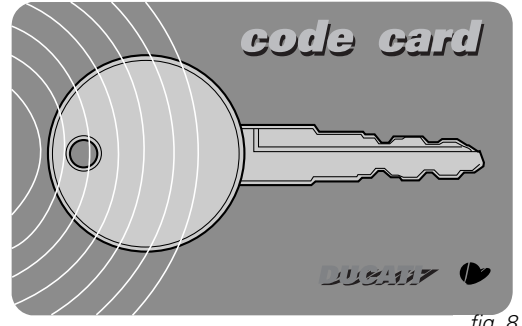


fig. 8

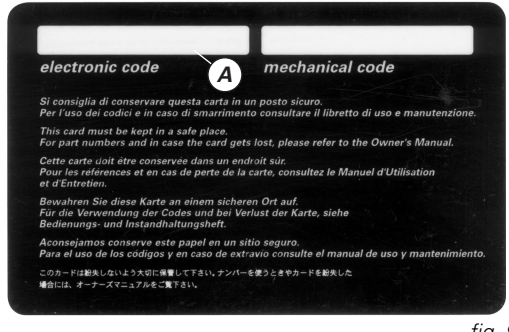

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservee dans un endroit sûr.
Pour les references et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した
場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

fig. 9

Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip

1) Turn the key to ON and fully open throttle. Keep it open. The EOBD warning light (7, fig. 4) turns off after 8 seconds.
2) Release the throttle as soon as the EOBD warning light turns off.
3) EOBD pilot light will flash. It is now necessary to enter the electronic code indicated on the CODE CARD delivered to the customer together with the bike.
4) Count as many flashes of the EOBD pilot light (7, fig. 4) as the first digit of the electronic code.
Fully open the throttle for 2 seconds, and release. In this way the input of one figure is acknowledged, EOBD pilot light comes on and stays on for 4 seconds. Carry out the same procedure for the following figures of the code.
Failure to comply with this procedure, the EOBD pilot light will flash for 20 times, then will come on steady. Repeat the procedure starting from step (1).
5) Release the throttle twistgrip, if the code is correct, the EOBD warning light shall flash signalling that engine block has been disabled. The warning light turns off after 4 seconds.
6) If the code is NOT correct, the EOBD warning light stays on and it is then possible to turn the key to OFF and repeat the procedure, starting from point (1), as many times as necessary (infinite).

Note

Should the throttle twistgrip be released before the set time, the warning light turns on again. It is then necessary to bring the key to OFF and restart the procedure from point (1).

E

Operation

When the ignition key is turned to OFF, the immobilizer inhibits engine operation. When the ignition key is turned back to ON to start the engine, the following happens:
1) if the CPU recognised the code, the light (6, fig. 4) on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. Press the START button (3, fig. 14.1), to start the engine;
2) if light (6, fig. 4) or EOBD light (7, fig. 4) stay on, it means that the code was not acknowledged. When this is the case, turn the ignition key back to OFF and then to ON again. If the engine still does not start, try with another black key.
If the other key does not work out either, contact the DUCATI Service network.
3)Should the pilot light (6, fig. 4) still be flashing, it means that an immobilizer system fault was reset (e.g. with the overriding procedure through throttle grip). Turn the key to OFF and back to ON, the immobilizer pilot light should go back to its normal operation (see point 1).

Warning

Any important shock might damage the electronic components fitted into the key.
Use only one key during the procedure. Failure to do so might prevent the system from recognising the code of the key in use.

Duplicate keys

If you need any duplicate keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.
DUCATI Service will program new keys and reprogram your original keys, up to 8 keys in total.
You may be asked to identify yourself as the legitimate owner of the motorcycle. Be sure you have any documents you might need to this end ready.
The codes of any keys not submitted will be wiped off from the memory to make those keys unserviceable in case they have been lost.

Note

If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.

Key-operated ignition switch and steering lock

(fig. 10)
It is located in front of the fuel tank and has four positions:

*A) **ON**: lights and engine on;*
*B) **OFF**: lights and engine off;*
*C) **LOCK**: steering locked;*
*D) **P**: parking light and steering lock.*

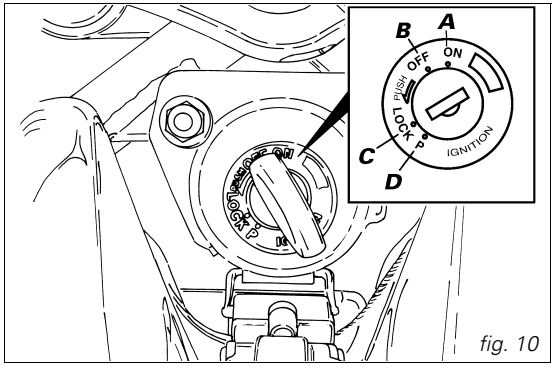


fig. 10

Note

To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

LH switch *(fig. 11)*
1) Dip switch, light dip switch, two positions:
position = low beam on;
position = high beam on.

2) Switch = 3-position turn indicator:
centre position = OFF;
position = left turn;
position = right turn.

To cancel turn indicators, push in once switch returns to central position.

3) Button = warning horn.

4) Button = passing.

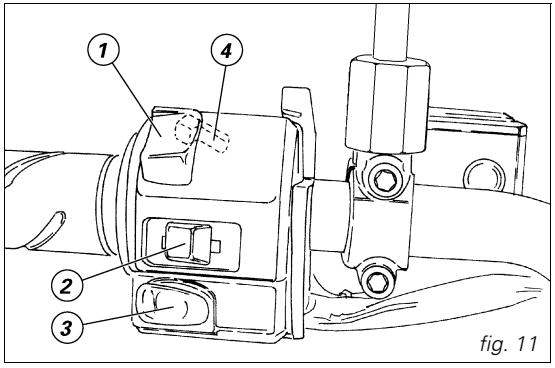


fig. 11

Clutch lever *(fig. 12)*
When you pull in the lever (1), you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.

Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

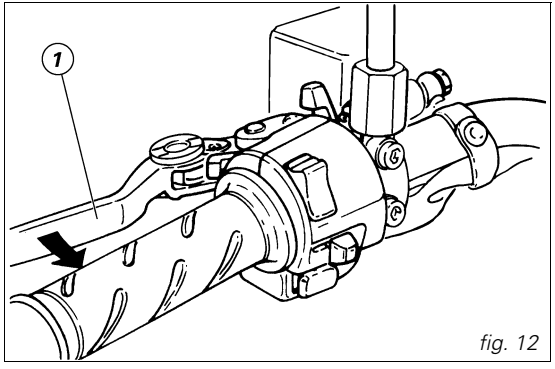


fig. 12

Choke lever *(fig. 13)*
Use this device to start the engine from cold. It will increase the engine idling speed after starting.
Lever positions:

A) = closed
B) = fully open.
The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm (see page 36).

E

Important
Never use the cold start device when the engine is warm or leave it open when riding.

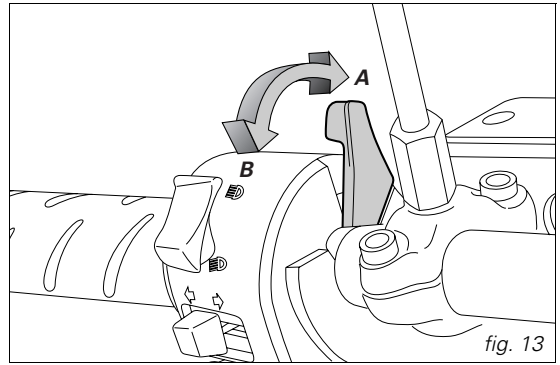


fig. 13

Rh switch *(fig. 14.1)*
1) ***ENGINE STOP*** *switch, two positions:*
position ***RUN*** *(****RUN****) = run.*
position ***OFF*** *(****OFF****) = stop.*

Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the ***RUN*** *position to enable starting.*

Important
Stopping the engine using switch (1) when riding with lights on and leaving the ignition key in the ***ON*** *position, may run the battery flat as the lights will remain on.*

2) Button ***START*** *= engine start*

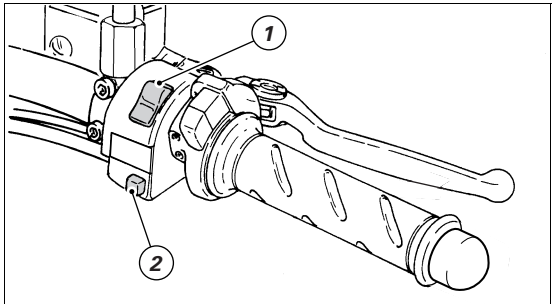


fig. 14.1

Throttle twistgrip *(fig. 14.2)*
The twistgrip (1) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

Front brake lever *(fig. 14.2)*
Pull in the lever (2) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.

E

Warning
Please read the instructions on page 38 before using these controls.

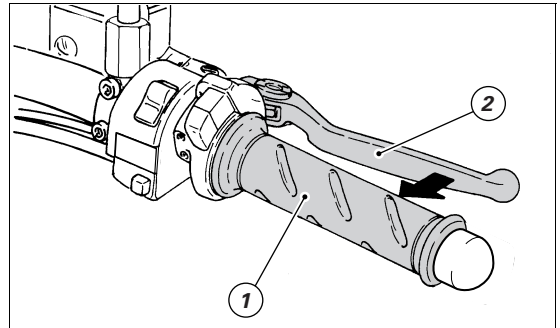


fig. 14.2

Rear brake pedal *(fig. 15)*
Push down on the pedal (1) to apply the rear brake. The system is hydraulically operated.

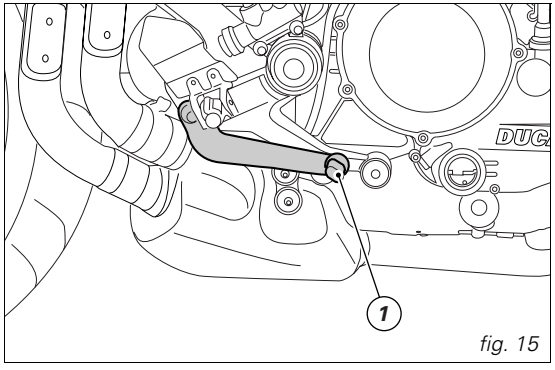


fig. 15

Gear change pedal *(fig. 16)*
Gear change pedal features a rest central position ***N*** *with automatic spring-back, can move in two ways:*
down = press down the pedal to engage the 1st gear and to shift down. The ***N*** *light will go out.*
up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear.

Each time you move the pedal you will engage the next gear.

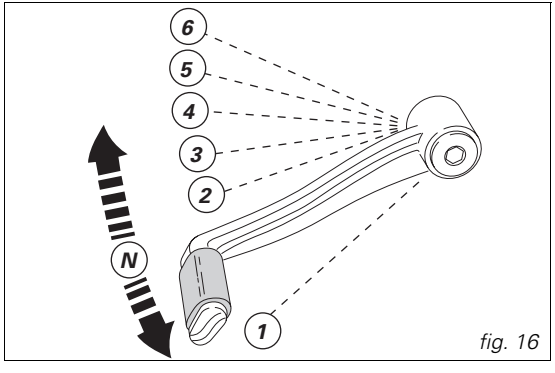


fig. 16

Setting the gear change pedal *(fig. 17)*
The gear change pedal can be adjusted with respect to the footpeg to suit the preferred riding position of each rider. To set the gear change pedal, apply a wrench to the flats (2) to lock out linkage (1) rotation and loosen the check nuts (3) and (4).

Note
Nut (3) has a left-hand thread.

Turn linkage (1) until setting pedal in the desired position. Tighten both check nuts onto linkage.

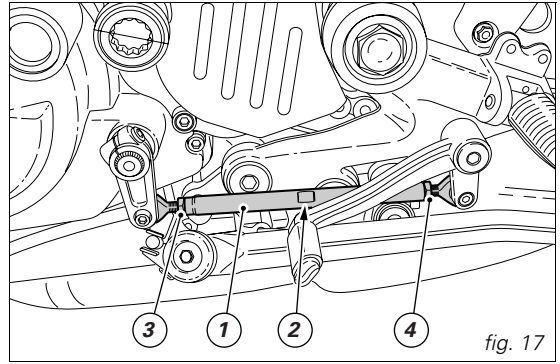


fig. 17

Setting the rear brake pedal *(fig. 18)*
The rear brake pedal can be adjusted with respect to the footpeg to suit the preferred riding position of each rider.
To set the rear brake pedal, loosen check nut (5).
Turn pedal travel adjusting screw (6) until pedal is in the desired position.
Tighten check nut (5).
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.
If not so, set the length of cylinder linkage as follows.
Loosen the check nut (7) on cylinder linkage.
Tighten linkage (8) onto fork (9) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.
Tighten check nut (7) and check pedal free play again.

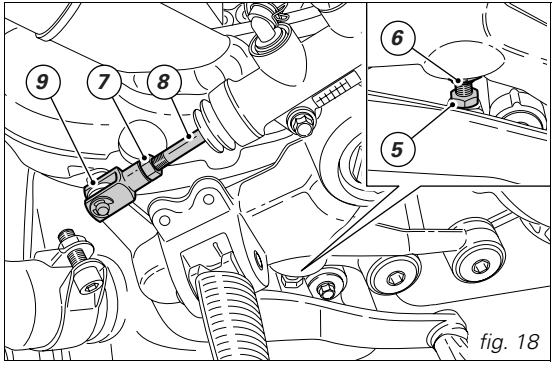


fig. 18

E

E

Position on the vehicle *(fig. 19)*

1) Tank filler plug.
2) Seat lock.
3) Helmet cable pin.
4) Passenger grab rail.
5) Side stand.
6) Rear-view mirrors.
7) Rear shock absorber adjusters.
8) Front fork adjuster.
9) Tank prop rod.
10) Seat cover (S2R Dark excluded).
11) Tank fastening lever.
12) Headlight fairing (S2R Dark excluded).

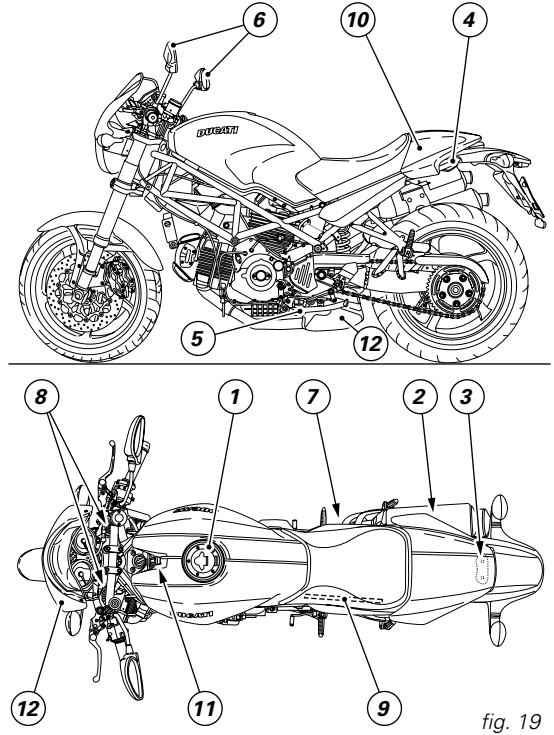


fig. 19

Fuel tank plug *(fig. 20)*

Opening
Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock.
Lift the plug.

Closing
Refit the plug with the key in it and push it down into its seat. Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).

Note
The plug can only be closed with the key in.

Warning
Always make sure you have properly refitted (see page 40) and closed the plug after each refuelling.

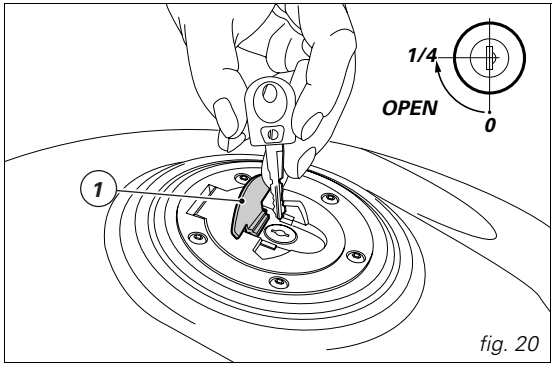


fig. 20

E

E

Seat catch and helmet hooks

Opening

Insert the key in the lock, turn it clockwise to release the seat from the frame. Pull the seat backwards to slide it off its front holders.

On the rear end of the compartment underneath the seat, there is the helmet fastening cable (1) (see page 42). Insert the cable into the helmet and insert the ends of the cable into the pin (2). Leave the helmet hanging outside and refit the seat.

Warning

This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.

Closing

Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the front ends of the seat bottom underneath the frame U-bolt and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock.

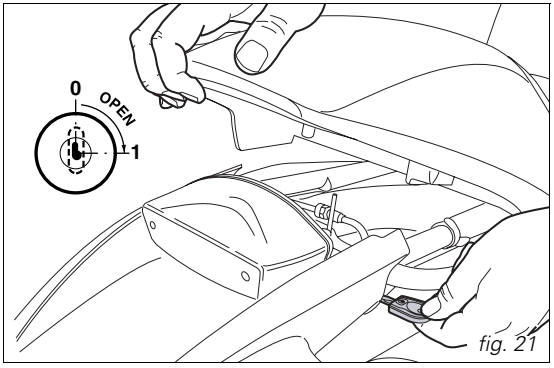


fig. 21

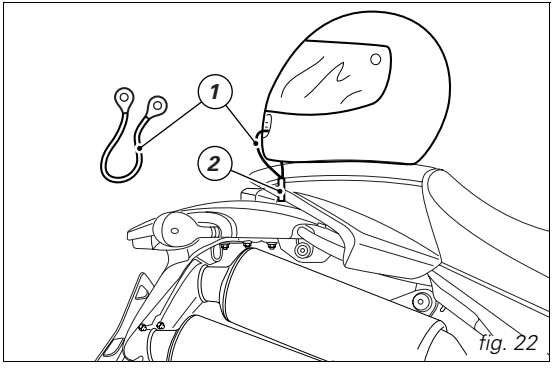


fig. 22

Side stand *(fig. 23)*

Important
Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat.

Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt softened by the heat or the motorcycle may fall over. When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.
To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

Warning
Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.

Note
Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals.

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

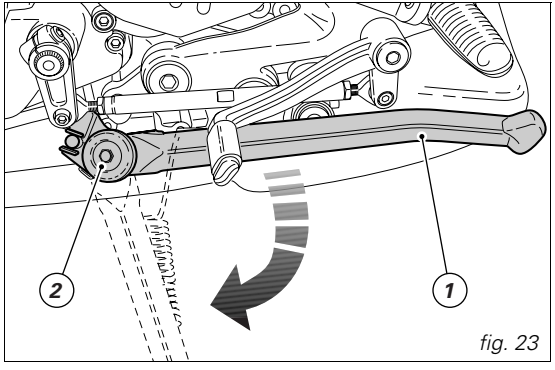


fig. 23

Rear shock absorber adjusters

The rear shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (1) on the right side of the connection holding the shock absorber to the swingarm controls rebound damping.
Turning the adjusters (1) clockwise gives harder damping ***H****, turning anticlockwise gives softer damping* ***S****.*
STANDARD setting:
from fully closed (clockwise) loosen adjuster (1) by 18 clicks.
Spring preload: 25 mm
Two ring nuts (2) located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.
To change spring preload, turn the upper ring nut. Then tighten or slacken the lower ring to increase or decrease spring preload.
STANDARD length of preloaded spring onto shock absorber: 157 mm.

Warning

Use a specific pin wrench to turn the preload adjusting nut. Be careful when turning the nut with the wrench, as the pin may slip out of the ring nut recess and you may hurt your hand hitting motorcycle parts.

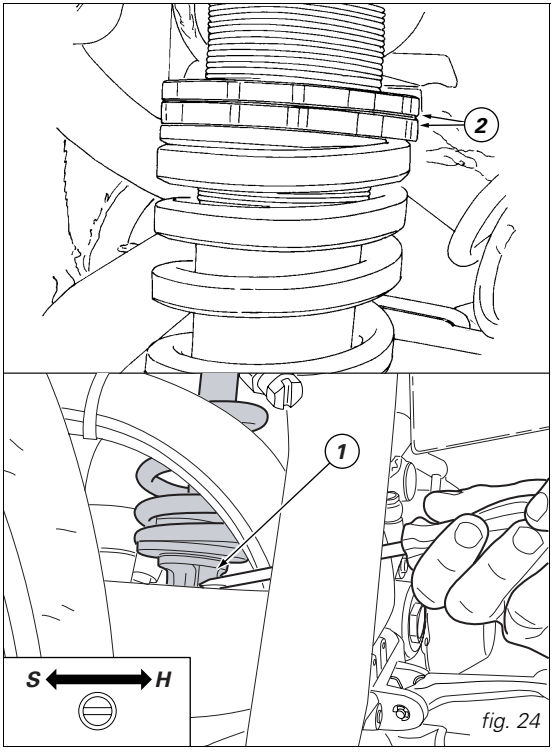


fig. 24

Warning

The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

When carrying a passenger and luggage, set the rear shock absorber spring to proper preload to improve motorcycle handling and keep safe clearance from the ground. You may find that rebound damping needs adjusting as well.

Changing motorcycle track alignment *(fig. 25 - fig. 26 - fig. 27)*
Motorcycle track alignment is the result of tests carried out under different riding conditions by our technical staff. Modifying factory setting is a very delicate operation, which may lead to serious damages if carried out by unskilled people.
Before changing standard setting, measure the reference value (H, fig. 25).

E

The rider can modify track alignment according to his/her needs by changing working position of the shock absorber.
Loosen lock nuts (3) to change ball joints (1) centre distance.

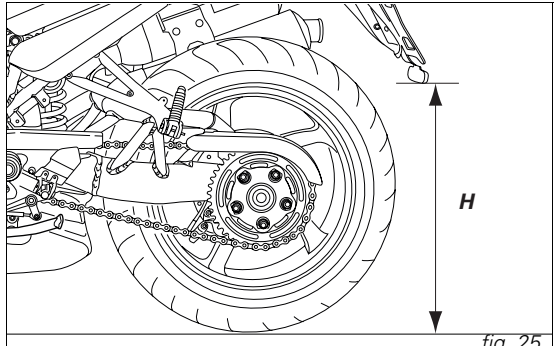


fig. 25

Note
Please note that the lower nut (3) has a left-hand thread.

Set linkage (2) with an open-end wrench.
When finished, tighten the nuts (3) to 25 Nm.

Warning
Length of linkage (2), included between the two joint centre lines (1), should not exceed 272 mm.

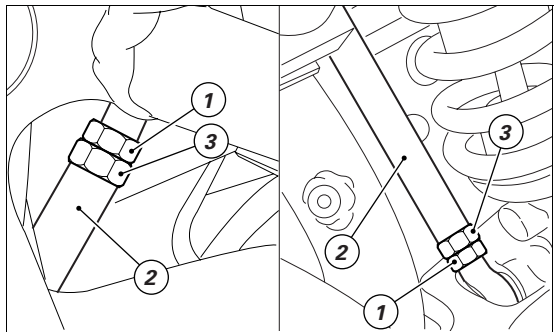


fig. 26

UNIBALL articulated head (A) maximum extension is 5 threadings, i.e. 7.5 mm (B).

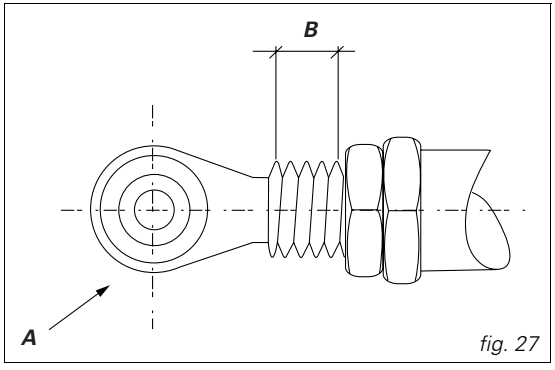


fig. 27

E

Running-in recommendations

Maximum rpm *(fig. 28)*
Rotation speed (rpm) for running-in period and during standard use

1) Up to 1000 km
2) From 1000 to 2500 km

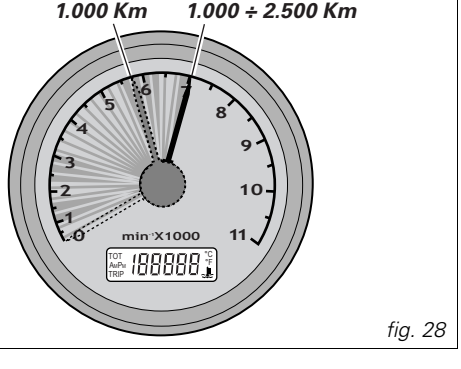


fig. 28

Up to 1000 km
During the first 1000 km, keep an eye on the rev counter. It should never exceed
5500-6000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate as required.

From 1000 to 2500 km
At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, to never exceed 7000 rpm.

Important

During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in the Warranty Card should be observed carefully. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

Pre-ride checks

Warning

Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank

Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 40).

Engine oil level

Check oil level in the sump through the sight glass. Top up if needed (page 60).

Brake and clutch fluid

Check fluid level in the relevant reservoirs.

Tyre condition

Check tyre pressure and condition (page 58).

Controls

Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.

Lights and indicators

Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (page 53).

Key-operated locks

Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly.

Stand

Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 29).

Warning

In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Starting the engine

Note
Follow the "High ambient temperature" procedure to start the engine when it is warm.

Warning
Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding.

E

Regular ambient temperature
(10 °C/50 °F to 35 °C/ 95 °F):
1) Move the ignition key to ***ON*** *(fig. 29). Make sure both the green light* ***N*** *and the red light on the instrument panel come on.*

Important
The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 10).

Warning
The side stand must be fully up (in a horizontal position) as its safety sensor prevents engine start when down.

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

2) Move the cold start lever to the position (B, fig. 31).
3) Check that the stop switch (1, fig. 30) is positioned to (RUN), then press the starter button (2, fig. 30).
This model is equipped with a servoignition system. To achieve assisted engine starting, press the button (2) and release it immediately. Pressing the button (2) operates automatic engine starting for a maximum period of time that varies depending on engine temperature. When the engine has started, the system prevents the starter motor from turning over. If the engine fails to start, allow at least 2 seconds before pressing the starter button (2) again.

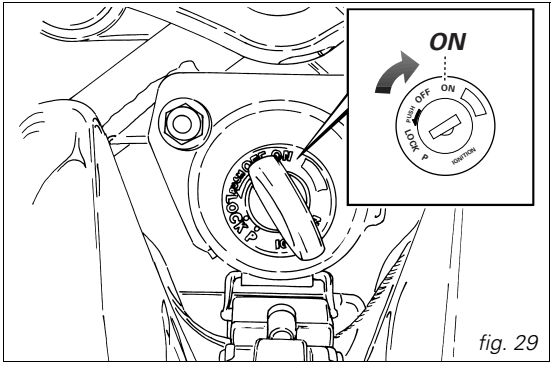


fig. 29

Let the engine start without using the throttle control.

Note
If the battery is flat, the system will automatically inhibit engine cranking (starter motor).

4) Move the cold start lever to the vertical position (A) to let engine idle at about 1400-1500 rpm.

Important
Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

5) As the engine warms up, move the cold start lever gradually towards the vertical position (A, fig. 31). Once fully warm, the engine should hold idling rpm with the cold start shut down.

High ambient temperature *(over 35 °C/95 °F):*
Follow the same procedure for "Regular ambient temperature", however, do not use the cold start device.

Cold ambient temperature *(below 10 °C/50 °F):*
Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up (see step 5).

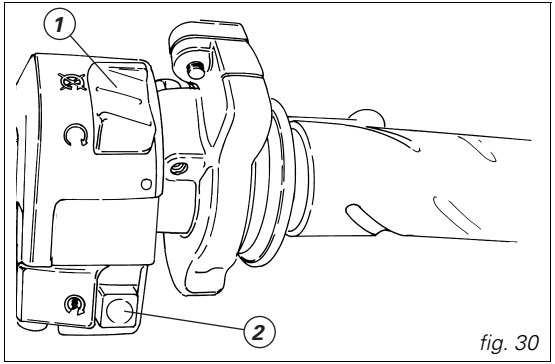


fig. 30

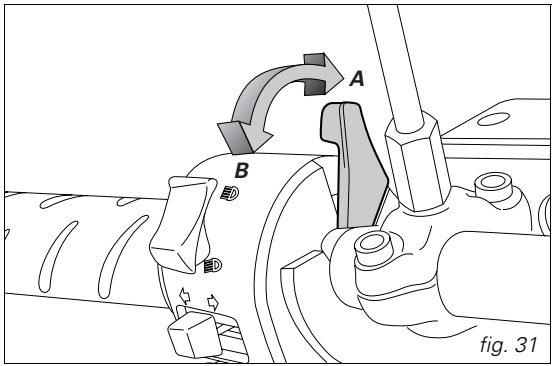


fig. 31

E

Moving off

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear.
3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift up, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronise, shift down and release the clutch.
The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid stressing the engine and the motorcycle abnormally.

Important

Avoid harsh accelerations, as this may lead to misfiring and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.

Warning

Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power. Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle. When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.
Underinflated tyres reduce braking efficiency, handling accuracy and stability in a bend.

Stopping the motorcycle

If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop. To switch the engine off, simply turn the key to ***OFF*** *(page 17).*

E

Important

Never leave the key in the ON position when engine is stopped, or this will damage the electric components.

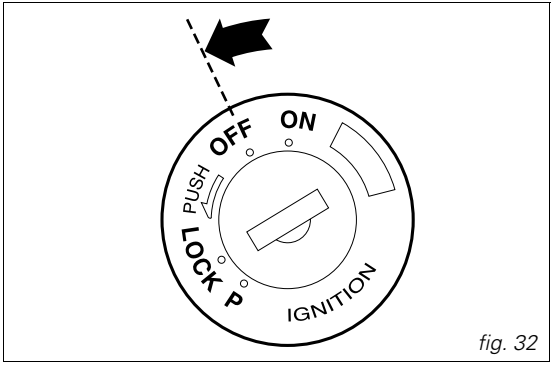


fig. 32

Refuelling

Never overfill the tank when refuelling. Fuel should never be touching the rim of filler recess (fig. 33).

Warning

Use low-lead fuel having at least 95 fuel octane rating.
Be sure there is no fuel trapped in the filler recess.

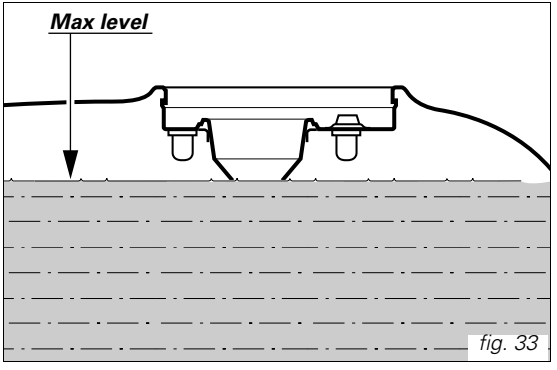


fig. 33

Parking

Stop the motorcycle, then put it on the side stand (see page 29).
Turn the handlebar fully left and block it by pushing in the ignition key and turning it to the ***LOCK*** *position.*
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat.
You may leave the parking lights on by turning the key to position ***P****.*

Important

Do not leave the key turned to ***P*** *for long periods or the battery will run down. Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.*

Warning

The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Warning

Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on is dangerous and may impair motorcycle operation and affect the safety of rider and passenger.

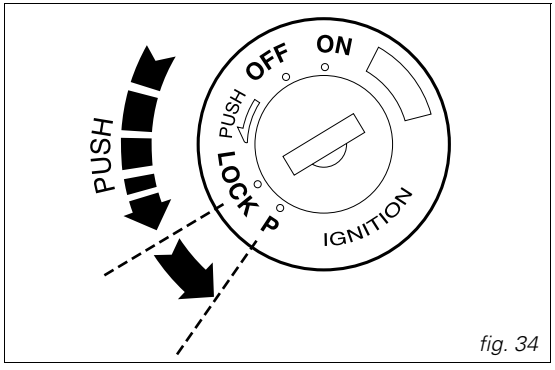


fig. 34

E

Tool kit and accessories *(fig. 35)*
Under the seat are:
an Owner's manual
a helmet fastening cable
a tool bag for normal maintenance and checks.

To gain access to the compartment, loosen the special screw (2) with a coin and remove the seat (page 28) and the protection cover (1).

Tool kit *(fig. 36)*
holds:
3) Box wrench for spark plugs.
4) Tommy bar for plug wrench;
5) double-tip screwdriver;
6) helmet cable.

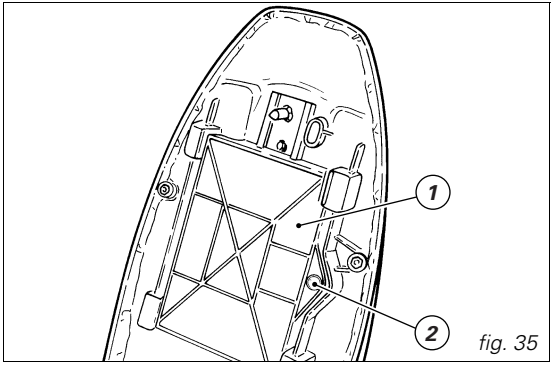


fig. 35

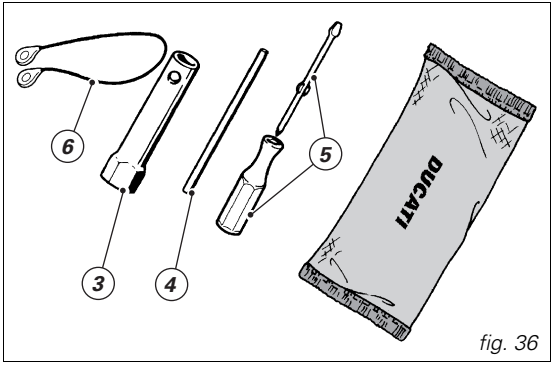


fig. 36

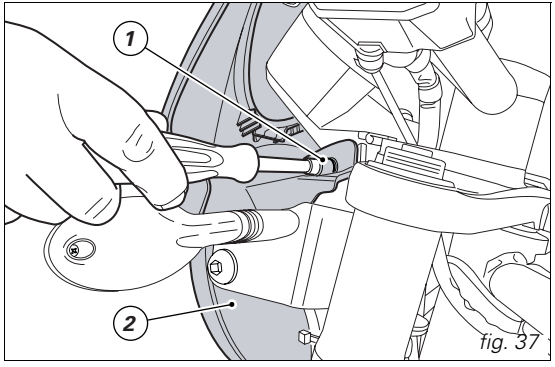


fig. 37

Removing the fairings (S2R) *(fig. 37)*
Some servicing operations need the motorcycle fairing to be removed.

Warning
Failure to refit or correctly install any one of the parts you have removed may result in one or more components coming off unexpectedly while riding, leading to loss of control.

Removing the headlight fairing (S2R)
Loosen and remove the two screws (1) securing the fairing to the headlight arch mount.

Note
Collect the nuts of screws (1) inside the headlight fairing.

Remove the headlight fairing (2).

Lifting the fuel tank *(fig. 38)*

Warning
Make sure the fuel in the tank is less than 5 litres or fuel may leak out through the filler plug breather.

Raise the hook (1) and remove the seat (page 28).
Lift the tank and unhook the service rod (2, fig. 39) from its housing under the seat.
Rest the fuel tank on the service rod.
Follow the same procedure in the reverse order to refit.

Warning
When lowering the tank, make sure that hoses are properly routed and are not squashed.

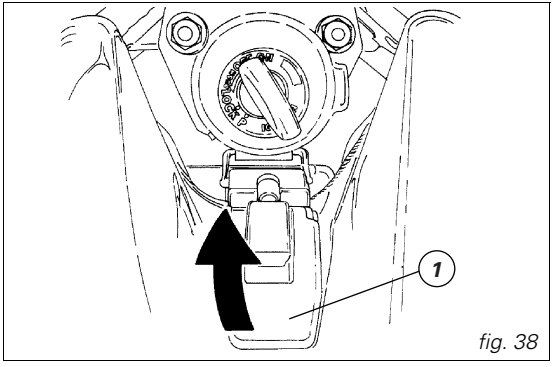


fig. 38

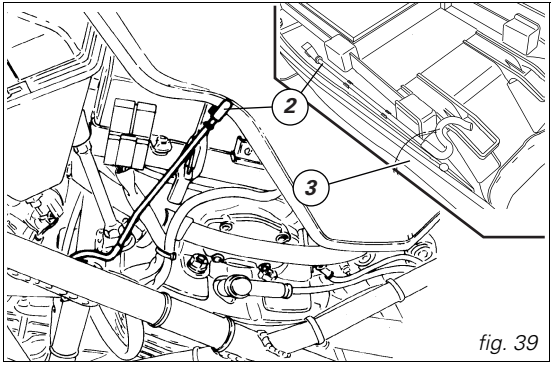


fig. 39

Changing the air filter

Replace air filter at the required intervals shown in the routine maintenance chart (see Warranty Card). The air box is accessible after lifting the fuel tank (page 44).
Undo the clips (1) of the cover on both sides of the air box, then remove cover (2, fig. 40).
Remove the filter (3, fig. 41) and fit a new one.

Important

A dirty filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs.
Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.

Install the filter properly into its seat in the air box as shown and refit all the parts you have removed.

Important

If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than intervals recommended in the Warranty Card.

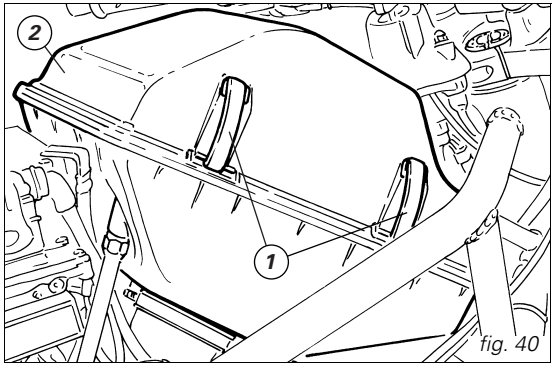


fig. 40

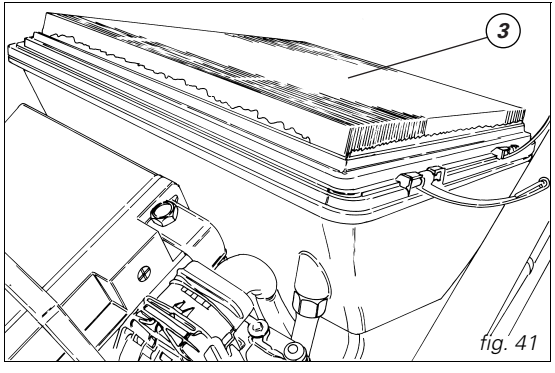


fig. 41

E

Checking brake and clutch fluid level *(fig. 42)*
Fluid level should never fall below the ***MIN*** *mark on each reservoir.*
If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.
Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the scheduled maintenance chart reported in the Warranty Card; please contact a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Important
It is recommended all brake and clutch lines be changed every four years.

Clutch system
If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and air drained out.

Warning
Clutch fluid level will increase as clutch plate friction material wears down. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).

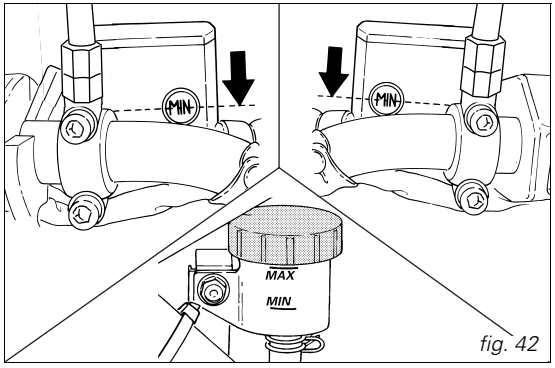


fig. 42

Brake system

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning

Brake and clutch fluid will damage paintwork and plastic parts if accidentally spilled.
Hydraulic oil is corrosive; it may cause damage and lead to severe injuries.
Never mix different quality oils.
Check seals for proper sealing.

Checking brake pads for wear *(fig. 43)*

Front brake

To facilitate inspection without removing the pads from the callipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.

Rear brake

The friction material on each pad should be at least 1 mm thick.

Important

Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

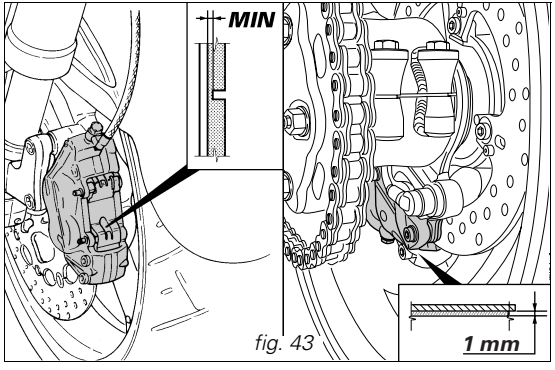


fig. 43

E

Lubricating cables and joints

The condition of the outer sheaths of the throttle and cold start cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.

For the throttle cable, it is best to open the control, by unscrewing the two fastening screws (1, fig. 44) and then grease the cable end and the pulley.

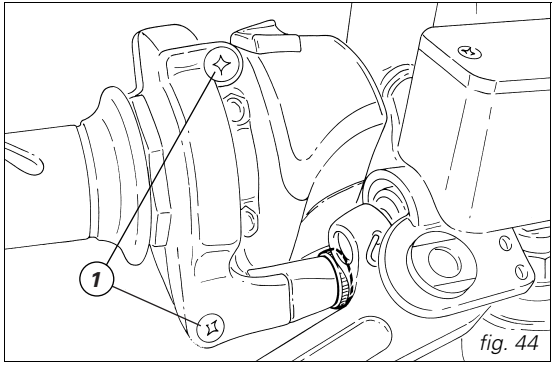


fig. 44

Warning

Close the control carefully after threading the cable onto the pulley.

Refit the cover and tighten the screws (1) to 1.8 Nm.

To ensure smooth operation of side stand joint, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 at all points exposed to friction.

Throttle cable adjustment

The throttle twistgrip must have a free play of 2 - 4 mm measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (1, fig. 45) provided on the throttle control.

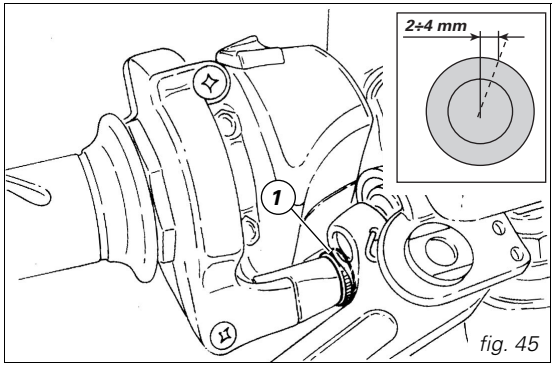


fig. 45

E

Charging the battery *(fig. 46)*
Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.
*Always disconnect the black negative terminal (-) first, and then the red positive terminal (**+**).*
Undo the straps (1) and remove the battery.

Warning
Batteries develop explosive gases: keep it away from heat sources.

Charge the battery in a ventilated room.
*Connect the battery charger leads to the battery terminals (red to positive terminal **+**, black to negative terminal **-**).*

Important
Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.
Always connect the red positive terminal first.

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 1 A for 5-10 hours.

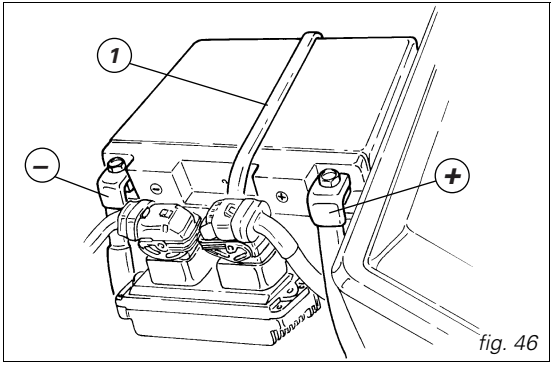


fig. 46

Chain tensioning

Slowly move the motorcycle to find the position where upper chain section is tightest.
Place the vehicle on the side stand.
Push the chain up pressing with a finger at mid-length of swingarm (see sticker).
The lower stretch of chain must have a slack of about 30-32 mm.
If not, have chain tension adjusted by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Warning

Correct tightening of the eccentric hub bolts is of fundamental importance for the rider's safety.

Important

Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

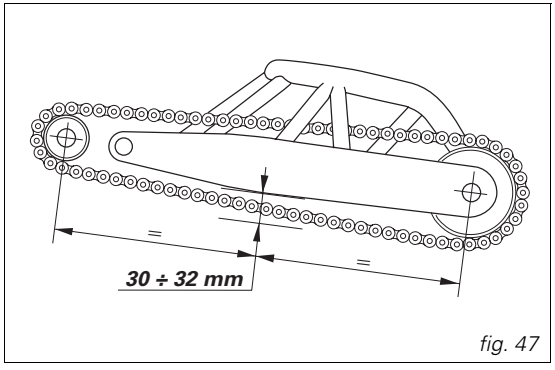


fig. 47

E

Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts.
The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for O-ring chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.

E

Important

Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on the Electric System for that lighting device (page 71).

Headlight *(fig. 48, fig. 49, fig. 50, fig. 51)*

It is recommended to remove the headlight fairing as indicated under "Removing the headlight fairing" (page 43) for an easier service of the headlight.

Loosen the lower screw (1) securing the rim/reflector unit to the body to gain access to the headlight bulbs.

Detach connector (2, fig. 49) from headlight bulb. Release the clip (3, fig. 49) that holds the bulb in place and take the bulb out of its socket.

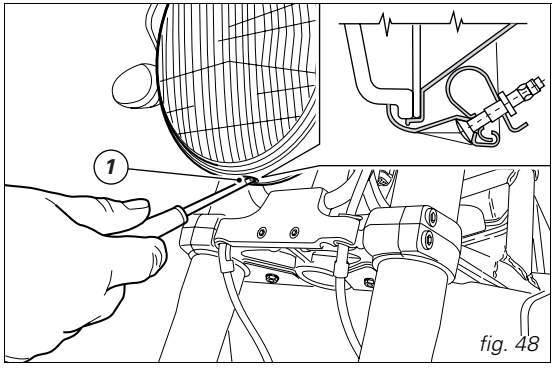


fig. 48

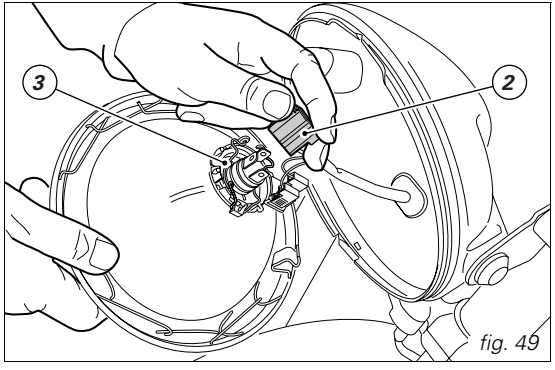


fig. 49

E

Change the bulbs (4).

Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.
Insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment.
Engage clip end (3, fig. 49) into the headlight body mounts. Reconnect the cables.

Disconnect the connector to change the parking light bulb. The bulb (5) has a bayonet base: press and twist counter clockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the connector and secure the rim/reflector unit.

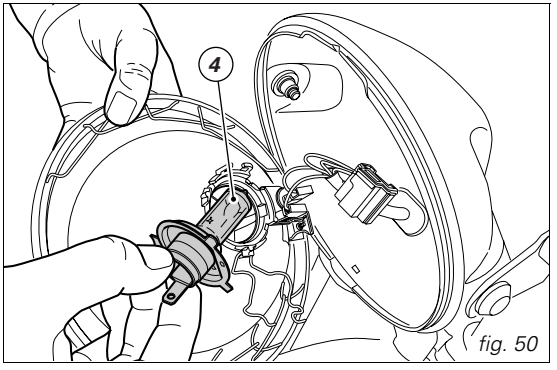


fig. 50

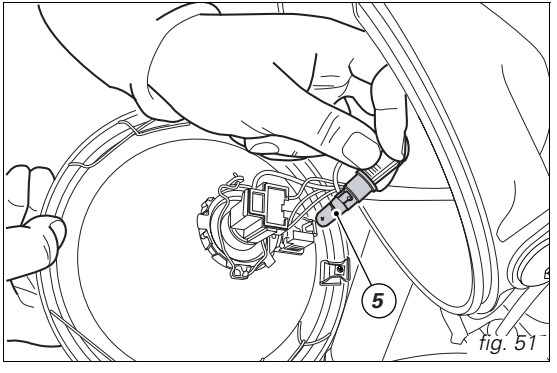


fig. 51

Turn indicators *(fig. 52)*
Remove the screw (1) and detach the glass (2) from the indicator body holder.
The bulb is of the banjo-type: press and rotate anticlockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body and tighten the screw (1).

Brake light *(fig. 53)*
To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (1) that secure the glass (2) and remove glass. The bulb is of the banjo-type: press and rotate anticlockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass.

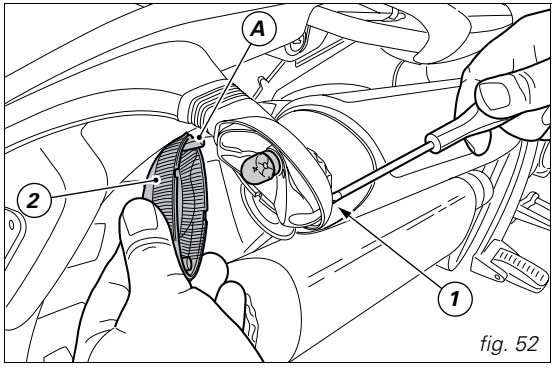


fig. 52

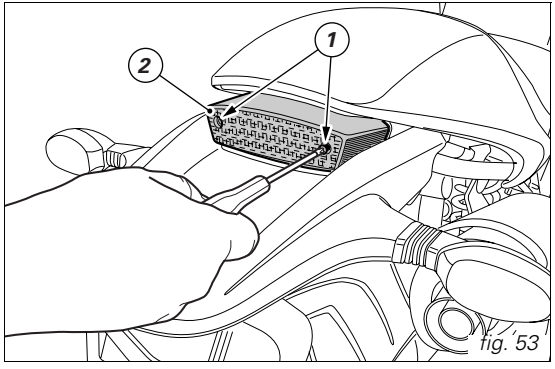


fig. 53

Number plate light *(fig. 54)*
Working from inside, remove the bulb holder to gain access to the number plate lamp (3), then remove the bulb and replace it.

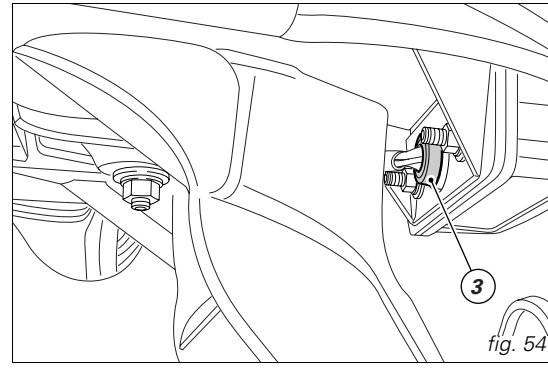


fig. 54

Beam setting *(fig. 55)*
When checking beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle. If possible, perform this check in dim light.
Switch on the low beam.
The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp centre.

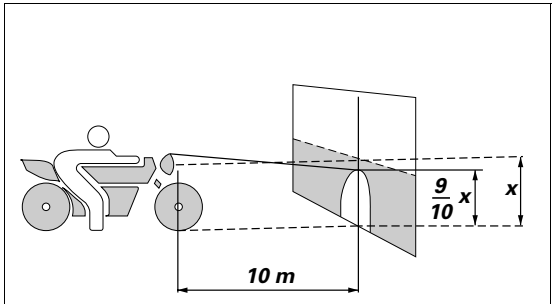


fig. 55

Note
The procedure described here is in compliance with the Italian Standard establishing the maximum height of the light beam.
Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

Beam vertical setting is carried out by turning the screws (1, fig. 56) that secure it to the side supports.

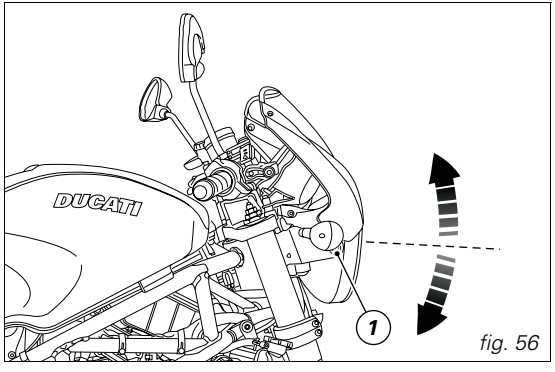


fig. 56

Tyres

Front tyre pressure:
2.1 bar - 2.3 Kg/sq. cm
Rear tyre pressure:
2.2 bar - 2.4 Kg/sq. cm

As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important

Check and set tyre pressure when tyres are cold.

To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

Warning

A tyre must be replaced when punctured. Replace tyres with recommended standard tyres only. Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.

After replacing a tyre, the wheel must be balanced.

Important

Do not remove or shift the wheel balancing weights.

Note

Have the tyres replaced at a Dealer or Authorised Workshop to ensure correct removal and installation of the wheels.

Minimum tread depth

Measure tread depth (S, fig. 57) at the point where tread is most worn down.
It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

Important

Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks and cuts, especially on the side walls, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.
Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

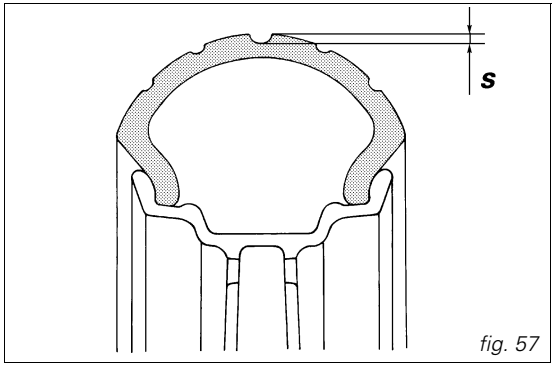


fig. 57

E

Checking engine oil level *(fig. 58)*
Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.
Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine.
Oil level should be between the marks on the sight glass.
Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low.
Undo the filler plug (2) and top up to correct level. Refit the plug.

Important
Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati dealer or Authorised Workshop at the intervals specified in the scheduled maintenance chart reported in the Warranty Card.

Viscosity
SAE 10W-40
The other viscosity grades indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.

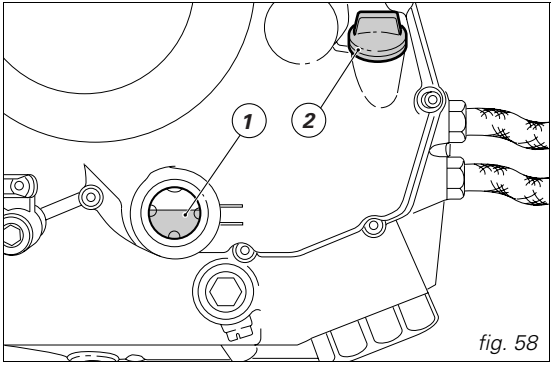
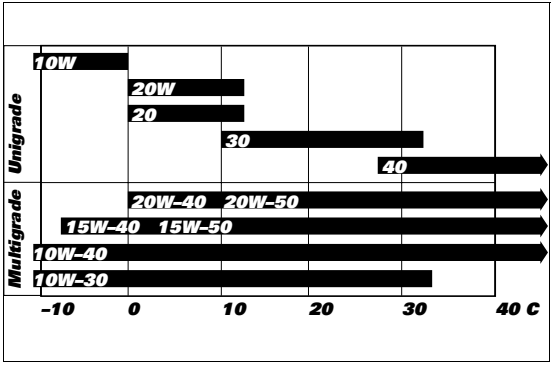


fig. 58



Cleaning and replacing the spark plugs *(fig. 59)*
Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals.
This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.
Remove the spark plug caps and remove the spark plugs from the head using the suitable supplied wrench.
Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition.
If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer or authorised workshop.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6-0.7 mm.

Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.

Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.
Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.
Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until it is fully seated into the head. Tighten the spark plug to 20 Nm.
If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.

Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened properly.

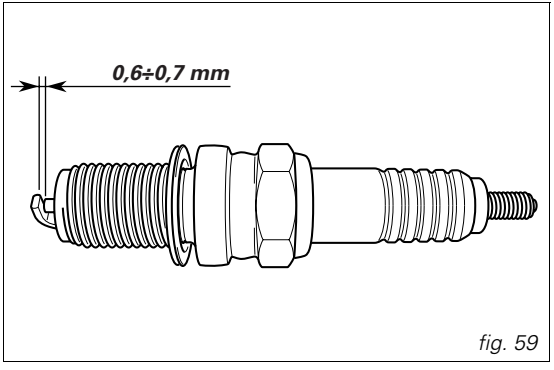


fig. 59

Cleaning the motorcycle

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in. Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.

Important

Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.
Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets.
Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of front fork, wheel hub assembly, electric system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.

Clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.).
Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning

Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur.
Clean the discs with an oil-free solvent.

Storing the bike away

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
undo the drain plug with its seal and empty the fuel tank;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place the motorcycle on the service stand;
remove the battery and keep it well charged and efficient. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
protect the motorcycle with a suitable canvas. This will protect paintwork and let condensate breathe out.
The canvas is available from Ducati Performance.

Important notes

Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.
It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with Ducati original spare parts complying with local law.

Important only for Australia

Tampering wih noise control system is prohibited.
Owners are warned that the law may prohibit:
(a) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; and (b) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Overall dimensions *(mm) (fig. 60)*

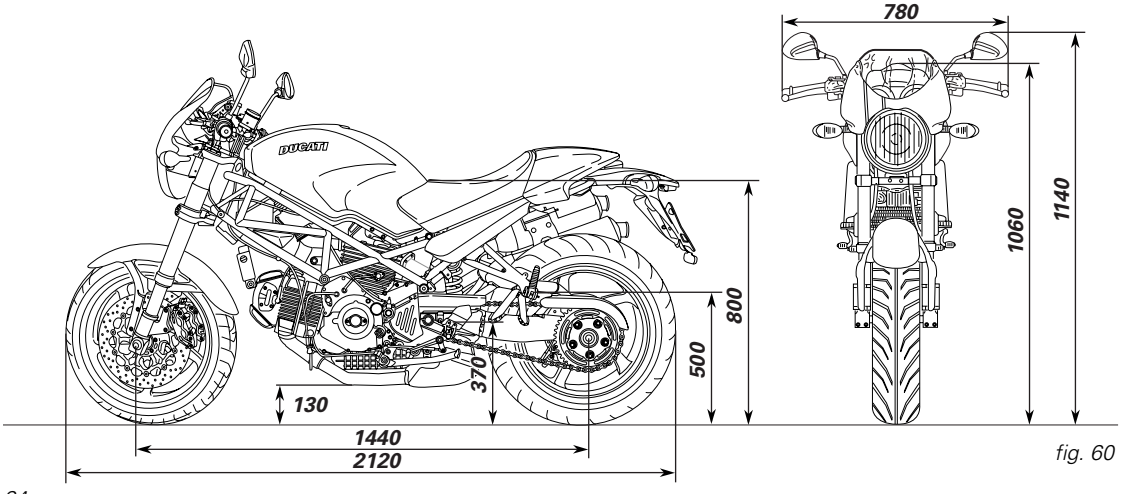


fig. 60

Weights

Weights
Dry, in running order, with no fuel:
182 kg
With full load: 390 kg

Warning

Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

Top-ups	***Type of fluid***	***cu dm (litres)***
Fuel tank, including a reserve of 3 cu dm (litres)	*Unleaded fuel with 95 fuel octane rating (at least)*	*14*
Oil sump and oil filter	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,3*
Clutch and front/rear brake systems	*SHELL Advance Brake DOT 4*	*—*
Protectant for electric contacts	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Front fork	*SHELL Advance Fork 7.5 or Donax TA*	*0.400 (per leg)*

Important
Additives to fuel or lubricants are not allowed.

E

Engine

Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.
Bore, mm:
88
Stroke, mm:
66
Total displacement cu. cm:
803
Compression ratio ±0.5:1: 10,4
Max. power at crankshaft (95/1/EC):
55 kW - 75 HP at 8,250 rpm - for derated version 24kW - 33HP at 8,000 rpm.
Max torque at crankshaft (95/1/EC):
70 Nm (7.0 kgm) at 6,500 rpm; for the derated version 44Nm (4.5 kgm) at 4,500 rpm.

Timing system

Desmodromic *(type) with two valves per cylinder, operated by four rockers (2 opening rockers and 2 closing rockers) and one overhead camshaft. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

Desmodromic timing system *(fig. 61)*

1) Opening (or upper) rocker
2) Opening rocker shim
3) Split rings
4) Closing (or lower) rocker shim
5) Return spring for lower rocker
6) Closing (or lower) rocker
7) Camshaft
8) Valve

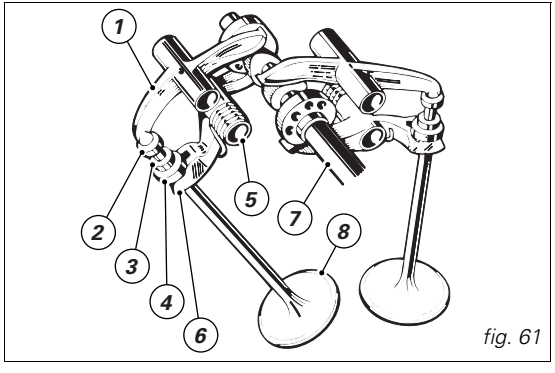


fig. 61

Performance data

Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.

Important

Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

Spark plugs

Make:
CHAMPION
Type:
RA 4 HC.
Make:
NGK
Type:
DCPR8E.

Fuel system

MARELLI indirect electronic fuel injection.
Throttle body diameter:
45 mm
Injector per cylinder: 1
Firing points per injector: 1
Fuel specifications: 95-98 RON.

Brakes

Front

Type:
steel drilled disc.
no. 2 discs
Disc diameter:
300 mm
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface, sq. cm:
44 per disc
Brake callipers with separate pistons.
Make and type:
BREMBO PF2x28 2 Pistons.
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Master cylinder type:
PS 15.

Rear

Type:
With fixed drilled steel disc.
Disc diameter:
245 mm
Hydraulically operated by a pedal on RH side.
Braking surface:
25 sq. cm
Brake calliper:
Ø cylinder 32 mm.
Make and type:
P 32 F
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Master cylinder type:
PS 11B.

Warning
Brake fluid can dissolve paintwork and can cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Transmission

Clutch:
multiplate, wet clutch;
Clutch is operated by a control lever on left handlebar.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Front chain sprocket/clutch gearwheel ratio:
33/61
Gearbox:
6-speed.
Gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.

Gearbox output sprocket/rear chain sprocket ratio:
15/42
Total gear ratios:
1st gear 13/32
2nd gear 18/30
3rd gear 21/28
4th gear 23/26
5th gear 22/22
6th gear 26/24

Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
DID
Type:
520
Dimensions:
5/8" x 1/4"
Links:
104

Important

The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

If you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local Dealer or authorised workshop.

Warning

If the rear chain sprocket needs replacing, contact a Ducati Dealer or an Authorised Workshop.
If improperly replaced, this component could seriously endanger your safety and that of your passenger, and cause irreparable damage to your motorcycle.

Frame
Tubular trestle frame with upper section made of high-strength steel.
Steering angle (on each side):
27°
Steering head angle:
24°
Trail mm:
96

Wheels
Five-spoke, light-alloy rims.

Front
Make:
BREMBO
Dimensions:
MT3.50x17"

Rear
Make:
BREMBO
Dimensions:
MT5.50x17".
Both wheel shafts can be removed.

Tyres

Front
Tubeless, radial tyre.
Size:
120/70-ZR17

Rear
Tubeless, radial tyre.
Size:
180/55-ZR17

Suspensions

Front
Hydraulic upside-down fork.
Stanchion tubes diameter: 43 mm.
Travel on leg axis: 130 mm.

Rear
Of the progressive type, thanks to a rocker arm connecting frame and upper pivot point of the shock absorber. The shock absorber features rebound damping and spring preload adjustment. Its bottom end pivots on a swingarm in aluminium.
The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.
Shock absorber stroke: 65 mm.
Rear wheel travel: 148 mm.

Note
Homologation depends on certain technical specifications, do not perform any service operation that might change them.

Exhaust system
Equipped with catalytic converter in compliance with EURO2 emission regulations.
U.S.A. version: not catalysed.

Available colours

S2R
Shining black 248.514 (PPG);
*Black 248.514 (PPG) with Tangerine Red stripe *0035 (PPG);*
*Acid Yellow *0034 (PPG) with black stripe D789 (PPG);*
*Tangerine Red *0035 (PPG) with black stripe D789 (PPG);*
Black frame and rims.

*Tangerine Red *0035 (PPG) with white stripe D753 (PPG);*
Red frame and white rims.

S2R Dark
Dark black 291.501 (PPG);
Black rims and frame.

Electric system
Basic electric items are:
***Headlight**:*
*bulb type: **H4 (12V-55/60W)**.*
Parking light:
*bulb type: **T4W (12V-4W)**.*
Electrical controls on handlebar.
Turn indicators:
*bulbs type: **R10W (12V-10W)**.*
***Horn**.*
Stop light switches.
***Battery, 12V-10 Ah**.*
Generator 12V-520W.
***Electronic rectifier**, protected with a **40A** fuse on the side of the battery.*
Starter motor, 12V-0.7 kW.
Tail light and brake signal:
*bulb type: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
Number plate light:
*bulb type: **W5W (12-5W)**.*

Note
See "Replacing bulbs" on page 53 for relevant instructions.

Fuses

The main fuse box is located on the left side of the battery (fig. 62).
To expose the fuses, take off the box protective cover (1).
Mounting position and ampere capacity are marked on box cover.
Only 6 fuses are connected. There are two spare fuses.

E

The 40A fuse (2) placed on the RH side of the battery (fig. 62) protects the electronic regulator.
Remove the fuse cap (3) to expose it.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (4, fig. 63).

Important

Switch the ignition key to ***OFF*** *before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

Warning

Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

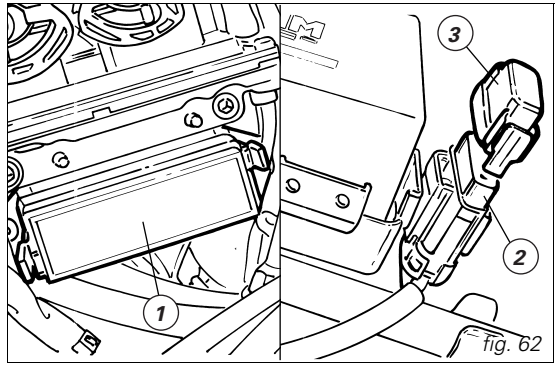


fig. 62

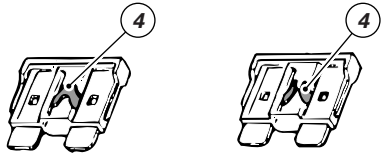


fig. 63

Ignition/electric system diagram key

1) Right switch
2) Transponder antenna
3) Ignition switch
4) Main relay
5) Fuse box
6) Starter motor
7) Solenoid starter
8) Battery
9) Regulator fuse
10) Regulator.
11) Generator.
12) Rear right turn indicator.
13) Tail light.
14) Number plate light.
15) Rear left turn indicator.
16) Fuel tank.
17) Self-diagnosis connector
18) Speed sensor
19) Horizontal cylinder coil
20) Vertical cylinder coil
21) Horizontal cylinder spark plug 1.
22) Vertical cylinder spark plug 1.
23) Horizontal cylinder injector
24) Vertical cylinder injector
25) Throttle position sensor
26) Timing/rpm sensor
27) Side stand switch.
28) ECU 5.9 M.
29) Injection relay
30) Neutral indicator switch.
31) Oil pressure switch
32) Rear stop switch.
33) Front stop switch.
34) Left switch.
35) Air temperature/pressure sensor.
36) Instruments.
37) Front turn indicator.
38) Horn.
39) Headlight.
40) Front right turn indicator.
41) Water temperature sensor (control unit).
42) Water temperature sensor (instrument).
43) Clutch switch
44) Battery charge socket.

Cable colour coding
B *Blue*
W *White*
V *Violet*
Bk *Black*
Y *Yellow*
R *Red*
Lb *Light blue*
Gr *Grey*
G *Green*
Bn *Brown*
O *Orange*
P *Pink*

E

Legend to fuse box *(1, fig. 62)*

Pos.	*El. item*	*Rat.*
1-9	*Main*	*30 A*
2-10	*Fuel pump, injectors, coils*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*ECU power supply*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7.5 A*
6-14	*Parking lights, instrument panel, high/low beam*	*15 A*
7-15	*Stop, horn*	*10 A*
8-16	*Battery charge socket*	*5 A*

Note
The system wiring diagram is at the end of this manual.

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.

Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino, California, 95014 Tel: 001.408.253.0499 - Fax: 001.408.253.4099

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.
Evaporative Emission Control System
California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:
(1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or
(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:

(1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
(2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
(3) Lack of proper maintenance.
(4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

Problems that may affect motorcycle emissions

If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.
Symptoms:
Hard starting or stalling after starting.
Rough idle.
Misfiring or backfiring during acceleration.
After-burning (backfiring).
Poor performance (driveability) and poor economy.

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and shoud be carefully observed for safe and effective vehicle operation.
A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.
Do not let protective apparel give you a false sense of security.
Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.
When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.
When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.
When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.
Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.
When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.
When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes. The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.
On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.
When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.
Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overreving.
Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.
Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.
Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions.
This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!
A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).

Warning

Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.

E

USA

Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system. Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 40).
Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.
Use only Ducati approved parts and accessories.
This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.

Warning
Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

Protective apparel
Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.
For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.
The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain.
Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.

Vehicle identification number (VIN);
Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 8). Figure A specifically shows the frame identification numbers.

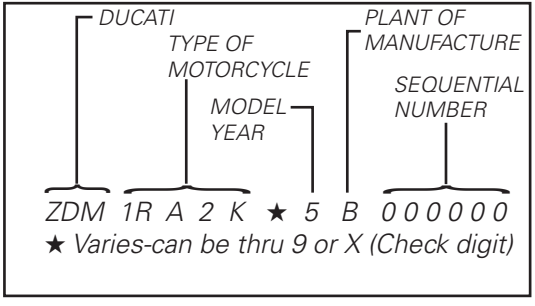

DUCATI
TYPE OF MOTORCYCLE
MODEL YEAR
PLANT OF MANUFACTURE
SEQUENTIAL NUMBER
ZDM 1R A 2 K ★ 5 B 000000
★ Varies-can be thru 9 or X (Check digit)

fig. A

Label location *(fig. B)*

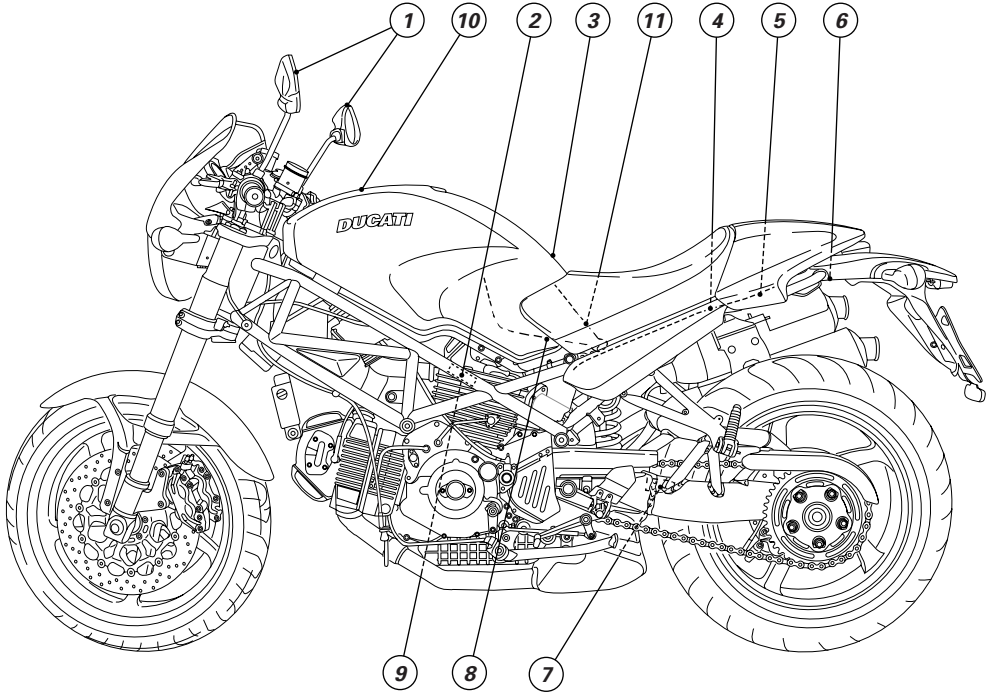


fig. B

OBJECT IN MIRROR ARE CLOSER THAN THEY APPEAR

Cod. 433 1 188 1A

1

Manufactured by **DUCATI***MOTORHOLDING spa* DATE: [redacted]

GVWR: [redacted] Lbs ([redacted] kg)
GAWR front: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] PSI cold.
GAWR rear: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] PSI cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.: [redacted]

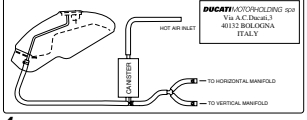
Cod. 433 1 204 1A

2

WARNING YOUR DUCATI MOTORCYCLE IS EQUIPPED WITH A WARNING LIGHT FLASHING WHEN THE SIDE STAND IS LOWERED (ON)
HENEVER, IT IS THE RIDER'S RESPONSIBILITY TO INSURE THAT THE SIDE STAND IS STOWED COMPLETELY BEFORE STARTING OUT. FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN AN UPSED AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.

3

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL
Engine displacement : [redacted]cc. Engine family : [redacted]
This vehicle conforms to U.S. EPA and California regulations
Applicable to [redacted] model year new motorcycles.
Evap family : [redacted]



4

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: [redacted]cc
Engine family: [redacted]
Engine exhaust control system: [redacted]
Evap family: [redacted]

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [redacted] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 HC GRM ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	[redacted] ; bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	[redacted] - [redacted] rpm	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
VALVE CLEARANCE (in & ex):	Opening [redacted] - [redacted]mm Closing [redacted] - [redacted]mm	See Service Manual
SPARK PLUG: CHAMPION [redacted]		
SPARK PLUG GAP (mm): [redacted]	OIL: [redacted]	
	FUEL: Unleaded gasoline	

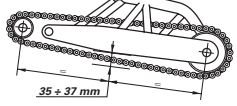
DUCATI*MOTORHOLDING spa* - BOLOGNA - ITALY

5

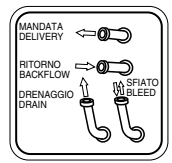
HELMET HOLDER UNDER THE SEAT

6

Tensione catena (sul cavalletto laterale)
Chain Tension Adjustment (on side stand)



7



8

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [redacted] [redacted] MOTORCYCLE, [redacted]
MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [redacted] dBA AT [redacted] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.

Cod. 433 1 333 1A

9

CAUTION

NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

10

ATTENZIONE! Per evitare perdite di carburante dal tubo di sfiato, evitate di sollevare il serbatoio quando questo pieno oltre la metà.

ATTENTION! To avoid fuel leaks from the breather pipe, do not lift the tank when it is more than half tak.

11

WARNING

DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY; FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY. Cod. 433 1 160 1A

12

California evaporation emission system
(fig. C):

Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

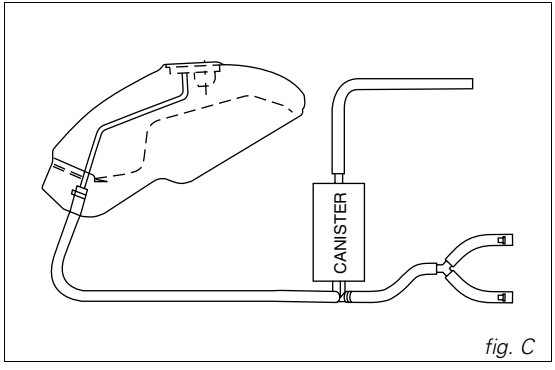


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system
Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive Cupertino, California, 95014 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:
A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and
B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement,of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage
Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the

United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati. In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occors prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.
In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:
A. Repair or replacement required as a result of
(1) accident,
(2) misuse,
(3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,
(4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or
(5) use in competitive racing or related events.
B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.
C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential

or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.
B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.
C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

V. *This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.*

VI. Additional information

Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual.

The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc..
10443 Bandley Drive
Cupertino, California, 95014
Tel: 001.408.253.0499
Fax: 001.408.253.4099
E-mail: ustomerservice@ducatiusa.com
Web site: www.ducatiusa.com

SCHEDULED MAINTENANCE REMINDER

Km	Ducati Service Name	Mileage	Date
1,000			
10,000			
20,000			
30,000			
40,000			
50,000			

Manuel d'utilisation et entretien

DUCATI*MONSTER*

MONSTER S2R
MONSTER S2RDARK

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage : vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.
Contactez nos centres autorisés au service après-vente en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil. On a également mis à disposition des Ducatistes et des fervents un service informations pour tout renseignement et conseil pouvant être d'aide.

Amusez-vous bien!

F

Remarque
La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel est partie intégrante du motocycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

Indications générales 5
Garantie 5
Symboles 5
Informations utiles pour rouler en sécurité 6
Conduite à pleine charge 7
Données d'identification 8

Commandes pour la conduite 9
Position des commandes pour la conduite du motocycle 9
Tableau de bord 10
Fonctions des unités LCD 11
Le système antidémarrage 13
Clés 13
Code card 14
Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz 15
Double des clés 16
Commutateur d'allumage et antivol de direction 17
Commutateur gauche 18
Levier d'embrayage 19
Levier de starter 20
Commutateur droit 21
Poignée des gaz 22
Levier du frein avant 22
Pédale du frein arrière 23
Pédale de changement vitesse 23
Réglage de la position de la pédale de changement vitesses 24
Réglage de la position de la pédale du frein arrière 25

Principaux éléments et dispositifs 26
Position sur le motocycle 26
Bouchon réservoir de carburant 27
Serrure de selle et élément porte-casque 28
Béquille latérale 29
Eléments de réglage amortisseur arrière 30
Variation de l'assiette du motocycle 32

Mode d'emploi 34
Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle 34
Contrôles avant la mise en route 35
Démarrage du moteur 36
Démarrage et mise en route du motocycle 38
Freinage 39
Mise à l'arrêt du motocycle 40
Ravitaillement carburant 40
Stationnement 41
Accessoires en dotation 42

Principales opérations d'entretien 43
Dépose de l'habillage (S2R) 43

F

Levage réservoir de carburant 44
Remplacement du filtre à air 45
Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 46
Vérification de l'usure des plaquettes de freins 47
Lubrification des articulations 48
Réglage du câble des gaz 49
Charge de la batterie 50
Mise en tension de la chaîne de transmission 51
Graissage de la chaîne de transmission 52
Remplacement des ampoules d'éclairage 53
Assiette du phare 57
Pneus 58
Contrôle niveau huile moteur 60
Nettoyage et remplacement des bougies 61
Nettoyage général 62
Inactivité prolongée 63
Consignes importantes 63

Caractéristiques techniques 64
Encombrement (mm) 64
Poids 64
Ravitaillements 65
Moteur 66
Distribution 66
Performances 67
Bougies d'allumage 67
Alimentation 67
Système de freinage 68
Transmission 69
Cadre 70
Roues 70
Pneus 70
Suspensions 70
Système d'échappement 71
Coloris disponibles 71
Circuit électrique 71

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 75

F

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.
Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :

Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.

Important
Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque
Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications relativement à ***droite*** *ou à* ***gauche*** *se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

F

Informations utiles pour rouler en sécurité

Attention
Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A".
Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".
Le pilote et le passager doivent ***toujours*** *porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts.
Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit ***toujours*** *maintenir ses mains sur le guidon, ainsi que le passager doit* ***toujours*** *se tenir, de ses deux mains, aux poignées du cadre prévues à cet effet sous la selle.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
Respectez toujours les limitations de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez ***jamais*** *la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
Signalez ***toujours*** *et suffisamment à l'avance, avec les clignotants prévus à cet effet, tout changement de direction ou de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
Eteignez ***toujours*** *le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.
Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.
Retirez ***toujours*** *votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.

F

Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et confort. La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser :
390 Kg.

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixez fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.
N'insérez pas d'éléments à transporter dans les espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.
Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 58 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et doivent être rappelés sur la commande de pièces détachées.

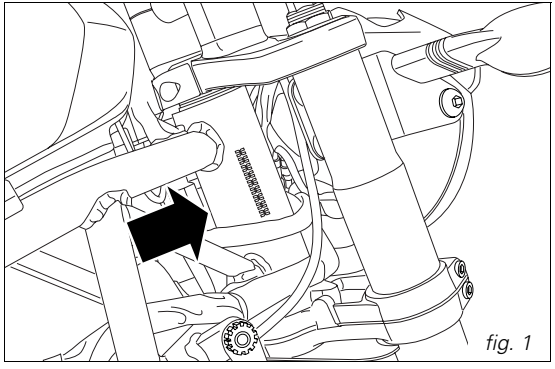


fig. 1

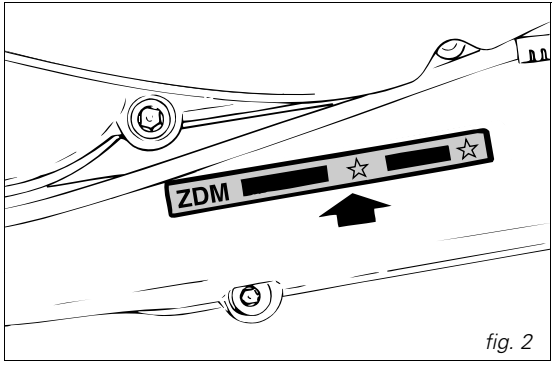


fig. 2

COMMANDES POUR LA CONDUITE

Attention

Ce chapitre vous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lisez soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

Position des commandes pour la conduite du motocycle *(fig. 3)*

1) *Tableau de bord*
2) *Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé*
3) *Commutateur gauche*
4) *Levier d'embrayage*
5) *Levier de starter*
6) *Commutateur droit*
7) *Poignée des gaz*
8) *Levier de commande frein avant*
9) *Pédale de changement vitesses*
10) *Pédale du frein arrière*

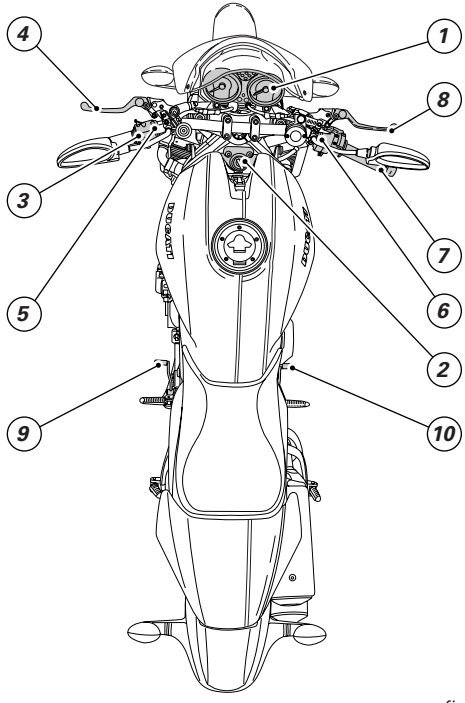


fig. 3

F

Tableau de bord *(fig. 4)*

1) ***Témoin feu de route (bleu).***
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

2) ***Témoin clignotants de direction (vert).***
Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant de direction est en service.

3) ***Témoin réserve carburant (jaune).***
S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 3 litres de carburant.

4) ***Témoin point mort N (vert).***
S'allume si le sélecteur est au point mort.

5) ***Témoin pression huile moteur (rouge)****.*
S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.*

Important
N'utilisez pas le motocycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur.

6) ***Témoin jaune ambre***
S'allume et clignote lorsque le motocycle est à l'arrêt (antidémarrage électronique actif) ; il est utilisé aussi comme diagnostic du système antidémarrage électronique.

Remarque
Une fois que l'antidémarrage électronique est en fonction, le témoin clignote pendant 24 heures ; ce temps terminé, il s'éteint mais le système demeure actif.

7) ***Témoin EOBD (jaune ambre)****.*
S'allume pour indiquer le blocage du moteur. Il s'éteint au bout de quelques secondes (normalement 1.8 - 2 sec.).

8) ***Indicateur de vitesse*** *(km/h).*
Indique la vitesse de roulage.

a) ***Afficheur à cristaux liquides - LCD (1) :***
- ***Compteur kilométrique*** *(km).*
  Indique la distance totale parcourue par le véhicule.
- ***Totalisateur journalier*** *(km).*
  Indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro.

9) ***Compte-tours*** *(trs.min^{-1}).*
Indique le nombre de tours/minute du moteur.

b) ***Afficheur à cristaux liquides - LCD (2) :***
- ***Horloge***
- ***Température huile***

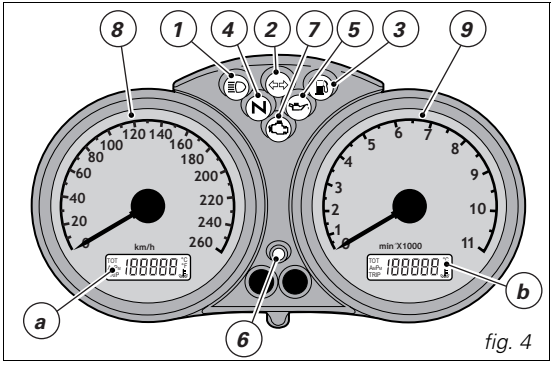


fig. 4

Fonctions des unités LCD

*A l'allumage (clé de **OFF** à **ON**), le tableau de bord effectue un contrôle de tous les instruments : aiguilles, afficheur et témoins (voir fig. 5 et fig. 6).*

Fonctions de l'unité LCD (1)

*La clé sur **ON**, appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pour afficher le totalisateur journalier et le compteur kilométrique.*

Mise à zéro totalisateur journalier

*En appuyant sur le bouton (B, fig. 6) pendant plus de 2 secondes lorsqu'on est dans la fonction **TRIP** (totalisateur journalier), l'afficheur (LCD 1) se met à zéro.*

Fonctions de l'unité LCD (2)

*La clé sur **ON**, appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour afficher l'horloge et la température de l'huile.*

Réglage horloge

Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pendant 2 secondes au moins.
Appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pour régler AM/PM. Appuyez sur le bouton (A) pour passer au réglage des heures. Appuyez plusieurs fois sur le bouton (B) pour modifier l'indication de l'heure. Appuyez sur le bouton (A) pour passer au réglage des minutes.
Appuyez sur le bouton (B) pour faire défiler les minutes ; en appuyant sur le bouton pendant plus de 5 secondes le défilement est plus rapide. Appuyez sur le bouton (A) pour quitter la fonction de réglage.

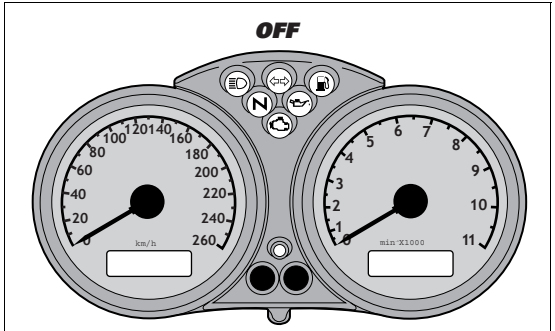


fig. 5

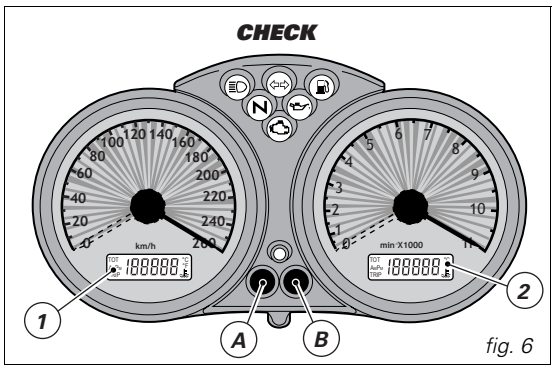


fig. 6

F

Fonction température huile

*Lorsque la température de l'huile descend en dessous de 50 °C/122 °F, l'inscription "**LO**" apparaît sur l'afficheur, tandis qu'en dessus de 170 °C/338 °F l'inscription "**HI**" s'affiche.*

Fonction témoin niveau de carburant

*Lorsque le témoin de bas niveau s'allume, l'inscription "**FUEL**" apparaît sur l'afficheur.*

Fonction témoin entretien

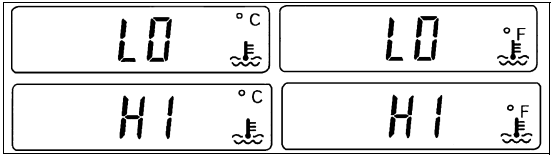
*Après les 1000 premiers km/621 mi et ensuite tous les 10.000 km/ 6210 mi chaque fois que l'on tourne la clé sur **ON** l'inscription "**MAInt**" s'affiche pendant 5 secondes ; cela indique la nécessité d'effectuer la révision d'entretien périodique.*

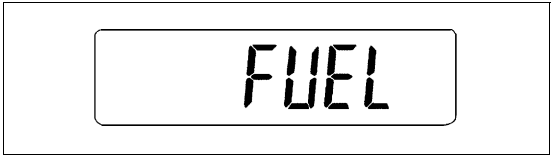
Fonction éclairage de fond

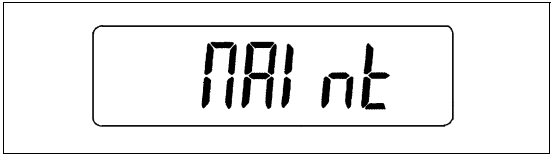
*La clé sur **ON**, si vous appuyez sur le bouton (B, fig. 6) dans 5 secondes, chaque pression de ce bouton va déterminer une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.*

Attention

N'agissez sur le tableau de bord que lorsque le véhicule est à l'arrêt.
Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsque vous roulez.







Le système antidémarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.
En effet chaque clé abrite dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal transmis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés *(fig. 7)*

Le motocycle est livré avec :
- *n° 1 clé A (ROUGE)*
- *n° 2 clés B (NOIRES)*

Attention

La clé rouge A est revêtue d'un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B sont les clés d'usage courant et servent pour :
- *le démarrage ;*
- *le bouchon du réservoir de carburant ;*
- *la serrure de la selle.*

La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.

Remarque

Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.

Attention

Répartissez les clés et rangez la plaquette (1) et la clé A dans un endroit sûr.
Il est conseillé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motocycle.

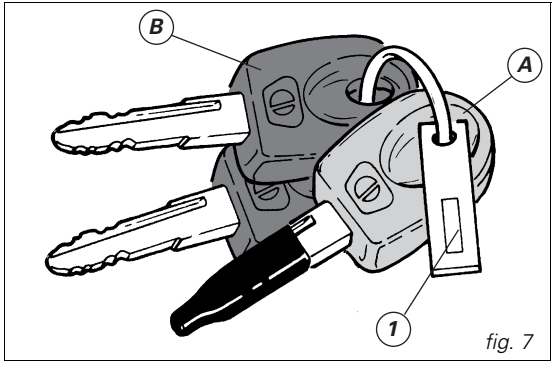


fig. 7

F

Code card

Une CODE CARD (fig. 8) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 9) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le ***key-ON****.*

Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur via la procédure avec la poignée des gaz.
Cette procédure permet donc à l'usager, en cas de problèmes à l'antidémarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur" signalée par l'allumage du témoin jaune ambre EOBD (7, fig. 4).
L'opération peut se réaliser uniquement si l'on connaît le code électronique (electronic code) indiqué sur la code card.

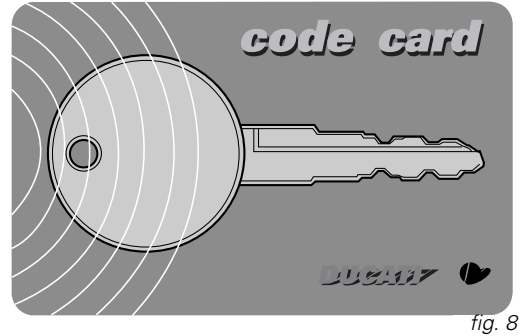


fig. 8

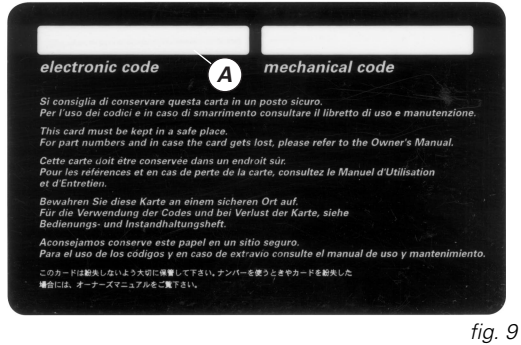

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservee dans un endroit sûr.
Pour les references et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した
場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

fig. 9

Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz

1) Positionnez la clé de contact sur ON, puis tournez à fond la poignée des gaz et tenez-la tournée.
Le témoin EOBD (7, fig. 4) s'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.
2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.
3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Introduisez maintenant le code électronique de déblocage indiqué sur la CODE CARD livrée au client par le concessionnaire lors de la livraison du motocycle.
4) Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD (7, fig. 4) équivalent au premier chiffre du code secret. Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, et ensuite relâchez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Répétez cette opération jusqu'à l'introduction du dernier chiffre du code.
Au cas où l'on n'utiliserait pas la poignée des gaz, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1).
5) Au relâchement de la poignée des gaz, dans la mesure où le code introduit est correct, le témoin EOBD s'allume et clignote pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes.
6) Si le code introduit N'est PAS exact, le témoin EOBD demeure allumé et, la clé sur OFF, l'on peut répéter les opérations à partir du point (1) pour un nombre de fois illimité.

Remarque

Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur OFF et répéter la séquence à partir du point (1).

F

Fonctionnement

Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de OFF à ON :

1) si le code est reconnu, le témoin (6, fig. 4), placé sur le tableau de bord, produit un bref clignotement ; le système de protection a saisi le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (3, fig. 14.1), le moteur se met en route.

2) Si le témoin (6, fig. 4) ou le témoin EOBD (7, fig. 4) demeurent allumés, le code n'a pas été saisi. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position OFF et ensuite à nouveau dans la position ON ; si le blocage persiste, essayez à nouveau avec l'autre clé noire en dotation. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.

3) Si le témoin (6, fig. 4) continue de clignoter, cela signifie qu'un signal du système antidémarrage électronique a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée des gaz). Tournez la clé sur OFF et ensuite sur ON pour rétablir le fonctionnement normal du témoin antidémarrage électronique (voir point 1).

Attention

Des coups violents pourraient endommager les composants électroniques se trouvant dans la clé. En cours de procédure utilisez toujours la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

En cas de demande de clés supplémentaires, adressez-vous au réseau d'assistance DUCATI en apportant toutes les clés à disposition ainsi que la CODE CARD. Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client. Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au Client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle. Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Remarque

En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

F

Commutateur d'allumage et antivol de direction

(fig. 10)
Situé devant le réservoir, il a quatre positions :

A) ***ON*** *: met en circuit l'éclairage et le moteur ;*
B) ***OFF*** *: met hors circuit l'éclairage et le moteur ;*
C) ***LOCK*** *: la direction est bloquée ;*
D) ***P*** *: feu de stationnement et antivol de direction.*

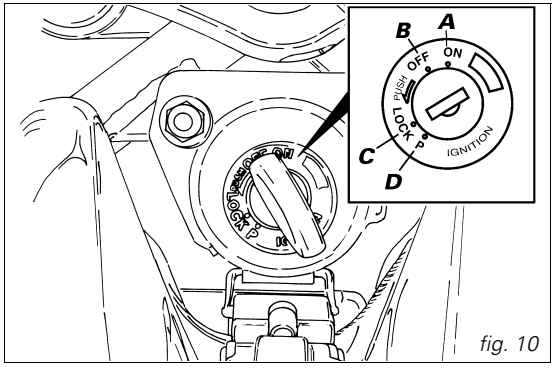


fig. 10

Remarque
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut la pousser et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

Commutateur gauche *(fig. 11)*
1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :
position = feu de croisement allumé ;
position = feu de route allumé.

2) Bouton = clignotant de direction à trois positions :
position centrale = éteint ;
position = virage à gauche ;
position = virage à droite.

Pour désactiver l'indicateur, appuyez sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton = appel de phare.

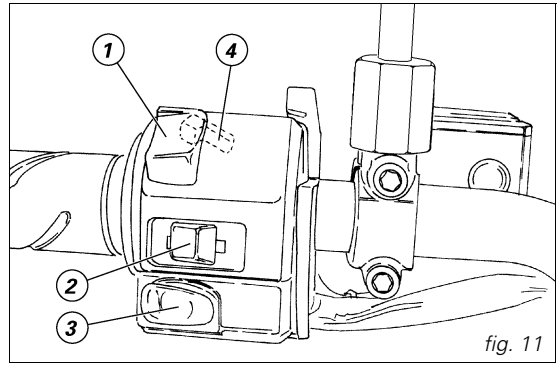


fig. 11

F

Levier d'embrayage *(fig. 12)*
Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement au départ.

Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

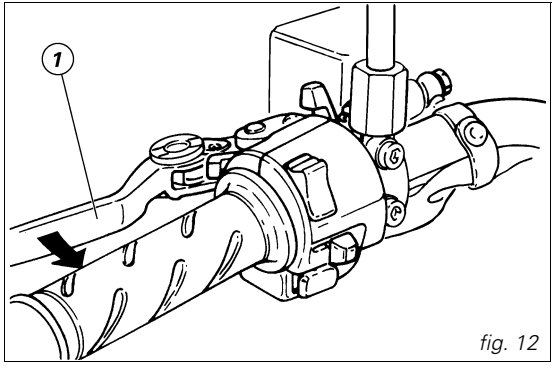


fig. 12

F

Levier de starter *(fig. 13)*
La commande de starter sert à favoriser le démarrage du moteur à froid et à augmenter le régime de rotation au ralenti, après le démarrage.
Positions d'utilisation de la commande :

A) = commande non activée ;
B) = commande complètement activée.
Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir page 36).

Important
N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.

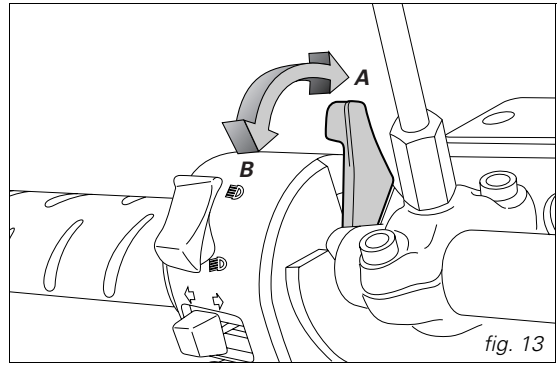


fig. 13

F

Commutateur droit *(fig. 14.1)*
1) Interrupteur ***DE MISE A L'ARRET MOTEUR*** *à deux positions :*
position ⟳ *(**RUN**) = marche;*
position ⊠ *(**OFF**) = arrêt du moteur.*

Attention
Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position ⟳ *pour procéder à la mise en route du motocycle.*

Important
Rouler lorsque les feux sont allumés, arrêter le moteur avec l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur ***ON****, peut occasionner l'épuisement de la batterie, du fait que les feux demeurent allumés.*

2) Bouton ⏲ *= démarrage moteur.*

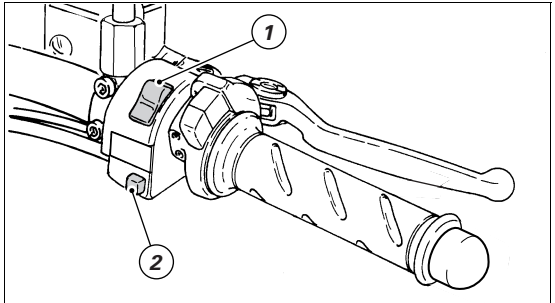


fig. 14.1

F

Poignée des gaz *(fig. 14.2)*
La poignée des gaz (1), main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

Levier du frein avant *(fig. 14.2)*
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (2) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.

Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lisez les instructions énoncées à la page 38.

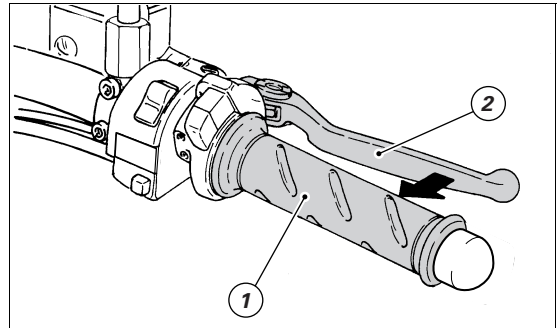


fig. 14.2

F

Pédale du frein arrière *(fig. 15)*
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.

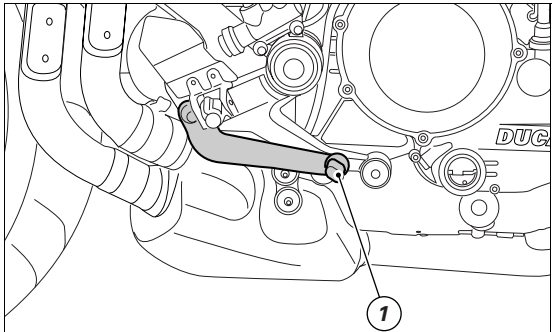


fig. 15

Pédale de changement vitesse *(fig. 16)*
La pédale de changement vitesse a une position de repos centrale ***N*** *avec rappel automatique et deux mouvements : en bas = pousser la pédale vers le bas pour passer la 1e vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre le témoin* ***N*** *au tableau de bord s'éteint ;*
en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse.

A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

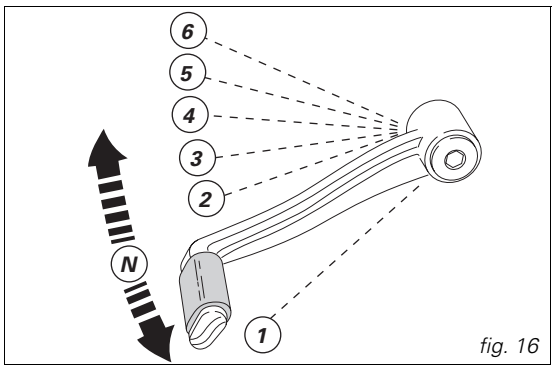


fig. 16

F

Réglage de la position de la pédale de changement vitesses *(fig. 17)*
Pour répondre aux exigences de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement vitesse par rapport au repose-pied.
Pour modifier la position de la pédale de changement vitesse, procédez comme suit :
Immobilisez la tige (1) au moyen de l'embout de clé (2) et desserrez les contre-écrous (3) et (4).

Remarque
L'écrou (3) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1) en déplaçant la pédale sur la position souhaitée.
Serrez les deux contre-écrous contre la tige.

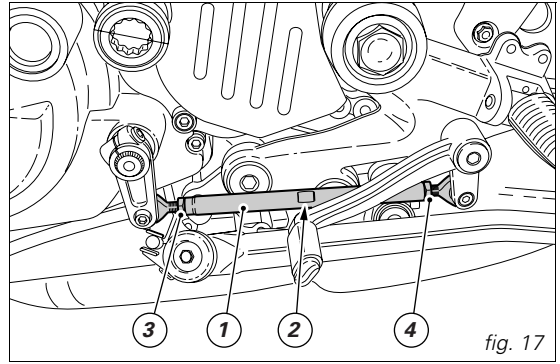


fig. 17

F

Réglage de la position de la pédale du frein arrière *(fig. 18)*

Pour répondre aux exigences de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale du frein arrière par rapport au repose-pied.

Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :

Desserrez le contre-écrou (5).

Tournez la vis de butée (6) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrez le contre-écrou (5).

En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm), avant que l'action de freinage se produise.

Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la tige de commande du maître-cylindre de la manière suivante :

Desserrez le contre-écrou (7) sur la tige de commande du maître-cylindre.

Vissez la tringle (8) sur la fourchette (9) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.

Serrez le contre-écrou (7) et vérifiez le jeu de nouveau.

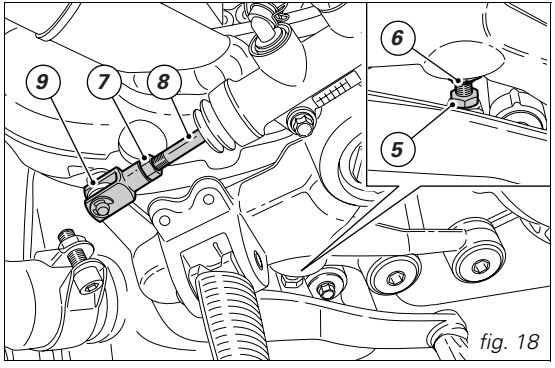


fig. 18

F

Position sur le motocycle *(fig. 19)*

1) *Bouchon réservoir de carburant*
2) *Serrure selle*
3) *Axe pour lacet d'ancrage du casque*
4) *Poignée pour passager*
5) *Béquille latérale*
6) *Rétroviseurs*
7) *Eléments de réglage amortisseur arrière*
8) *Dispositif de réglage fourche avant*
9) *Béquille de levage réservoir*
10) *Capot de selle (sauf S2R Dark)*
11) *Levier d'ancrage du réservoir*
12) *Bulle (sauf S2R Dark)*

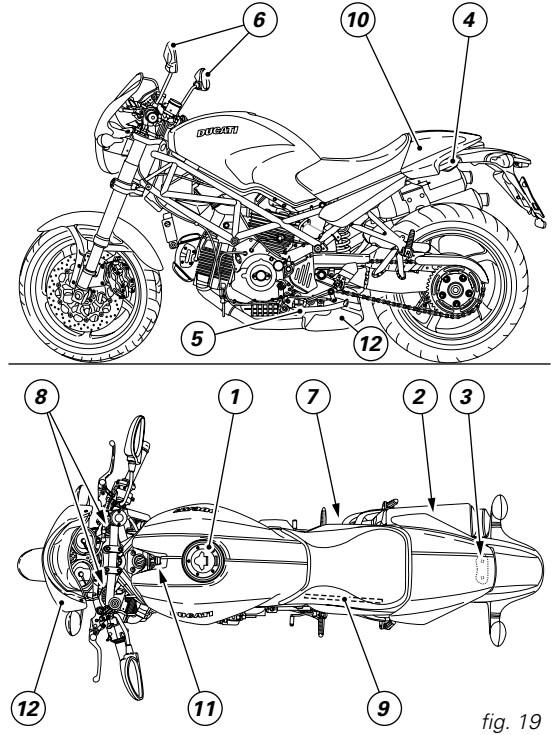


fig. 19

Bouchon réservoir de carburant *(fig. 20)*

Ouverture

Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.

Remarque

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.

Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 40), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

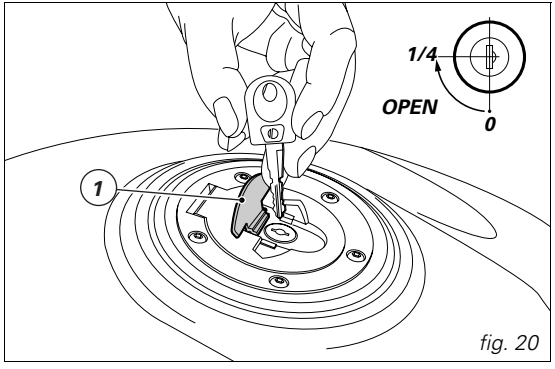


fig. 20

F

Serrure de selle et élément porte-casque

Ouverture

Introduisez la clé dans la serrure, tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre pour dégager la selle du cadre. Sortez la selle de ses arrêtoirs avant en la tirant à l'arrière. A la partie arrière du dégagement au-dessous de la selle vous trouverez le lacet d'ancrage du casque (1) (voir page 42). Faites passer le lacet par le casque et introduisez l'extrémité du lacet dans l'axe (2). Laissez pendre le casque à l'extérieur et remontez la selle pour le fixer.

Attention

Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre quand vous roulez ; cela pourrait gêner les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.

Fermeture

Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant du fond de selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.

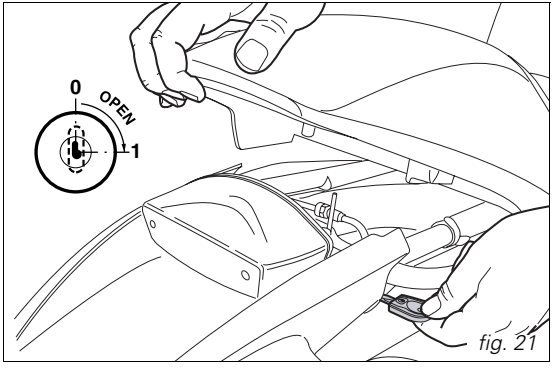


fig. 21

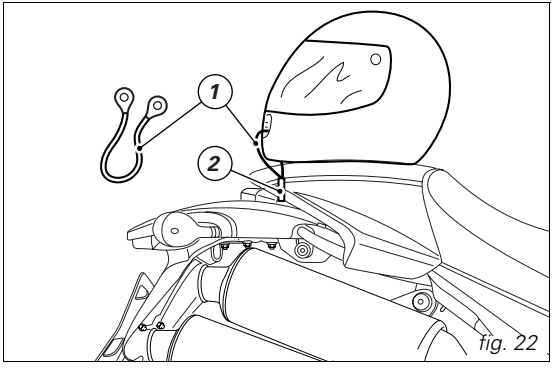


fig. 22

F

Béquille latérale *(fig. 23)*

Important
Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière à la partie aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.

Remarque
Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de maintien - se composant de deux ressorts à traction, l'un à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

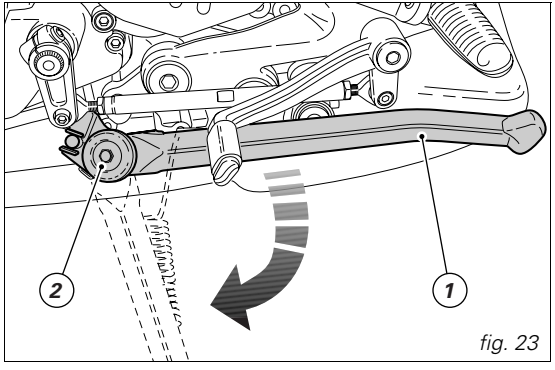


fig. 23

F

Eléments de réglage amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

La vis de réglage (1), placé au côté droit près de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en extension (détente).

Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre l'élément de réglage (1), on augmente la rigidité ***H*** *; inversement on réduit* ***S****.*

Tarage STANDARD :

à partir de la position totalement fermée (sens horaire) desserrez la vis de réglage (1) de 18 déclics.

Précontrainte ressorts : 25 mm

Les deux bagues (2) dans la partie supérieure de l'amortisseur règlent la précontrainte du ressort externe. Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. Vissez ou dévissez la bague inférieure pour augmenter ou réduire la précontrainte.

Longueur STANDARD du ressort précontraint sur l'amortisseur : 157 mm.

Attention

Tournez la bague de réglage de la précontrainte à l'aide d'une clé à ergot. Agissez avec une précaution toute particulière, afin que votre main ne soit pas blessée à la suite d'un choc violent, contre d'autres parties du motocycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur la bague.

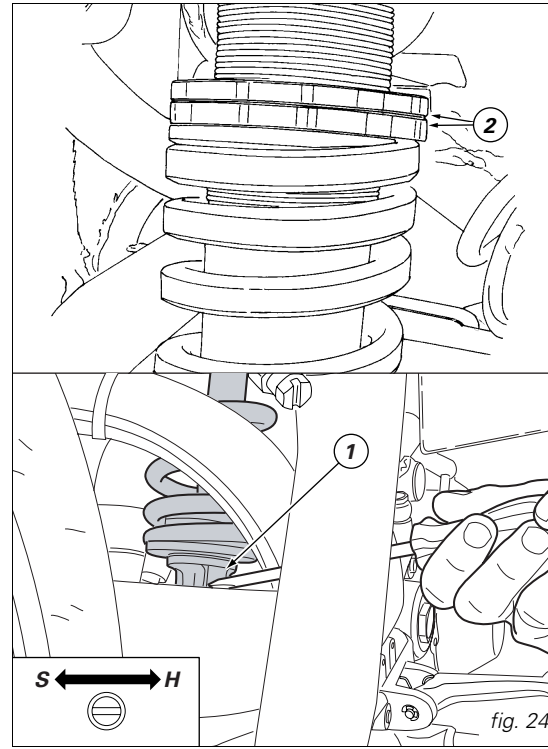


fig. 24

Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l'amortisseur arrière de façon appropriée pour améliorer le comportement dynamique du motocycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner aussi le réglage du frein hydraulique en détente.

Variation de l'assiette du motocycle *(fig. 25 - fig. 26 - fig. 27)*
L'assiette du motocycle découle de la synthèse des essais effectués par nos techniciens sous différentes conditions d'utilisation.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate qui peut se révéler dangereuse si elle est réalisée sans l'expérience voulue.
Par conséquent, on préconise de relever une cote (H, fig. 25) de référence avant de modifier l'assiette standard.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette du motocycle en fonction de ses exigences de conduite, en changeant la position de travail de l'amortisseur.
Pour modifier l'entraxe des articulations (1), il suffit de desserrer les contre-écrous (3).

F

Remarque
Prenez garde à l'écrou (3) inférieur ayant un filetage à gauche.

Agissez sur le tirant (2) avec une clé à ouverture fixe.
Le réglage terminé, serrez les écrous (3) à 25 Nm.

Attention
La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des articulations (1), ne doit pas dépasser 272 mm.

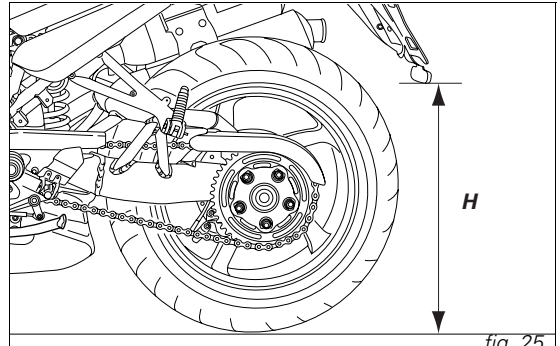


fig. 25

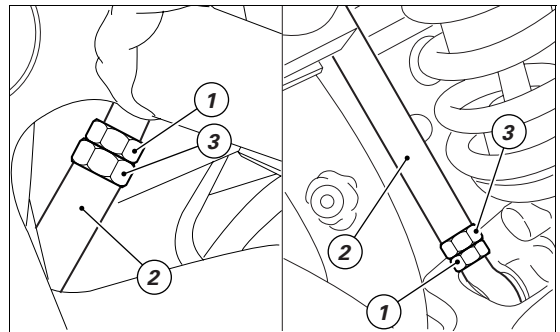


fig. 26

La valeur maxi. de sortie du UNIBALL de la tête (A) articulée est de 5 filets, équivalent à 7,5 mm (B).

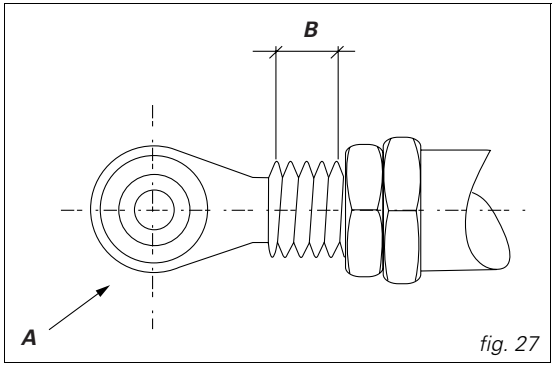


fig. 27

F

F

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation maximum *(fig. 28)*
Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :

1) Jusqu'à 1000 km ;
2) De 1000 à 2500 km.

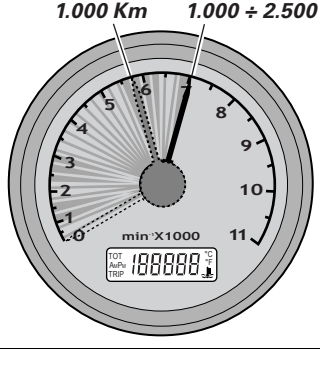


fig. 28

Jusqu'à 1000 km
Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de 5.500÷6.000 trs.min^{-1}.
Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.
Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez tous coups de frein brutaux et freinages prolongés ; cela permet l'adaptation optimale des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.
Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7000 trs.min^{-1}.

Important
Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices occasionnés au moteur et de sa durée de vie.

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longévité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. En l'occurrence, prenez de l'essence (page 40).

Niveau d'huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. En l'occurrence, faites l'appoint d'huile (page 60).

Liquide freins et embrayage
Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 58)

Fonctionnalité des commandes
Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 53).

Verrouillages à clé
Contrôlez le verrouillage du bouchon réservoir de carburant et de la selle.

Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 29).

Attention
En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Démarrage du moteur

Remarque
Pour démarrer le moteur lorsqu'il est déjà en température, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".

Attention
Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.

Température ambiante normale
(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/ 95 °F)
1) Déplacez le commutateur d'allumage en position ***ON*** *(fig. 29). Vérifiez si le témoin vert* ***N*** *et le rouge au tableau de bord sont allumés.*

Important
La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 10).

Attention
La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

2) Déplacez le levier de starter en position (B, fig. 31).
3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 30) soit en position ∩ (RUN) ; appuyez ensuite sur le bouton de démarrage (2, fig. 30).
Le motocycle est doté de démarrage servocommandé. Cette fonction permet le démarrage servocommandé du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'entraînement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant d'appuyer de nouveau sur le bouton de démarrage (2).

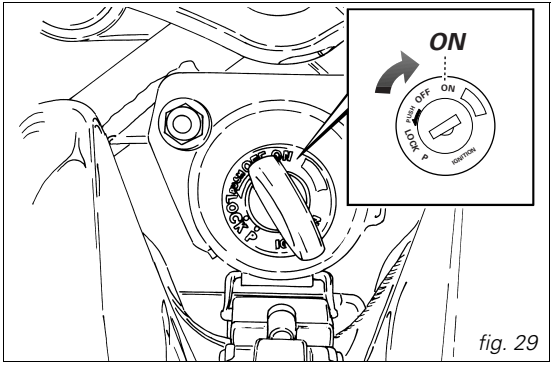


fig. 29

Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la poignée des gaz.

Remarque

Si la batterie est à plat, le système empêche automatiquement l'entraînement du démarreur électrique.

4) Déplacez le levier de starter en position verticale (A) pour obtenir un régime de rotation du moteur d'env. 1.400÷1.500 trs.min^{-1}.

Important

Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

5) Au fur et à mesure que le moteur monte en température, portez progressivement le levier de starter en position verticale (A, fig. 31). Le moteur à température de fonctionnement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.

***Température ambiante élevée** (supérieure à 35 °C/95 °F) : Suivez la même procédure décrite pour "Température ambiante normale", sans utiliser la commande de starter.*

***Température ambiante froide** (inférieure à 10 °C/50 °F) : Suivez la procédure décrite pour Température ambiante normale, en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.*

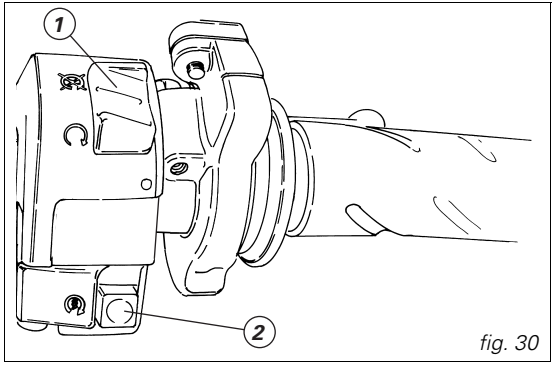


fig. 30

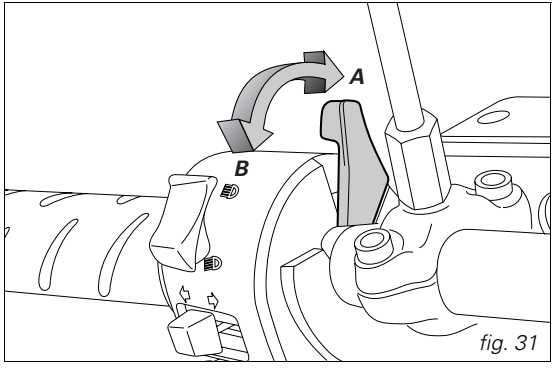


fig. 31

F

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérez en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d'embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d'embrayage.
La rétrogradation se fait de la manière suivante : relâchez la poignée des gaz , débrayez, accélérez un instant le moteur , pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez le levier de débrayage.
Utilisez les commandes avec intelligence et rapidité : lorsque le moteur commence de réduire la vitesse en abordant une pente, rétrogradez immédiatement et soyez toujours sur le bon rapport de boîte ; on évite ainsi toutes sollicitations critiques tant sur la structure du motocycle que sur son moteur.

F

Important

Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier de débrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffement et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle. N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle. En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle.
Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant ; utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la garniture et réduit sensiblement la capacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l'arrêt du motocycle

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Coupez le moteur en déplaçant la clé de contact en position ***OFF*** *(page 17).*

Important

Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position ON pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.

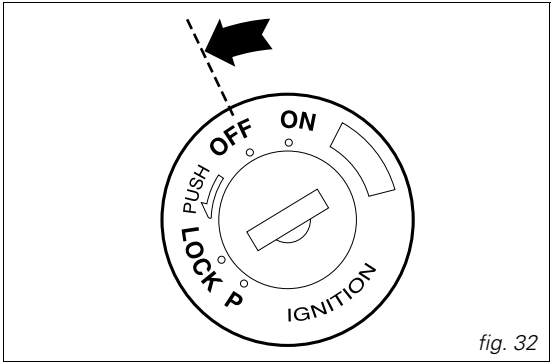


fig. 32

F

Ravitaillement carburant

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 33).

Attention

Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95 au moins. Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

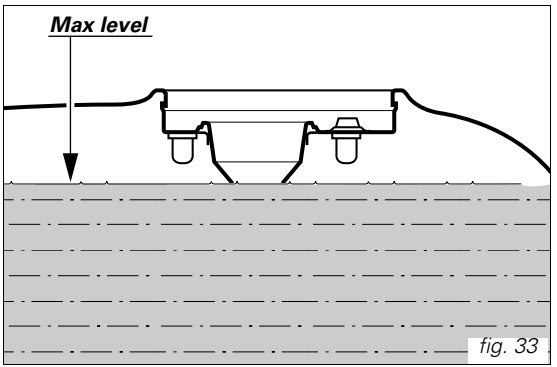


fig. 33

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (voir page 29).
*Tournez le guidon tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** pour éviter les vols.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.
*Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur **P**.*

Important

*Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à l'intégrité physique de pilote et passager.

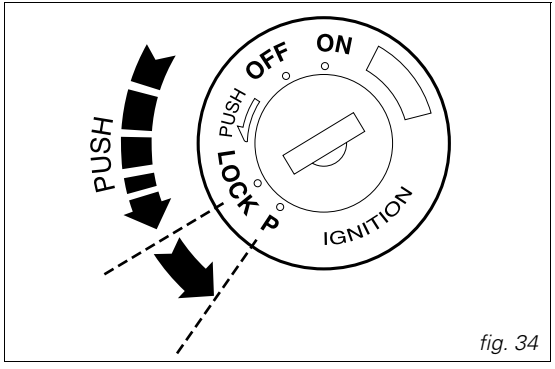


fig. 34

F

Accessoires en dotation *(fig. 35)*
Un dégagement au-dessous de la selle abrite :
un manuel d'utilisation et entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
une trousse à d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.

Pour avoir accès au dégagement, il est nécessaire de retirer la selle (page 28) et sortir le cache de protection (1) en desserrant la vis spéciale (2) à l'aide d'une monnaie.

Le kit d'outils *(fig. 36)*
comprend :
3) clé à bougies à six pans ;
4) axe de clé à bougies ;
5) double tournevis ;
6) lacet d'ancrage du casque.

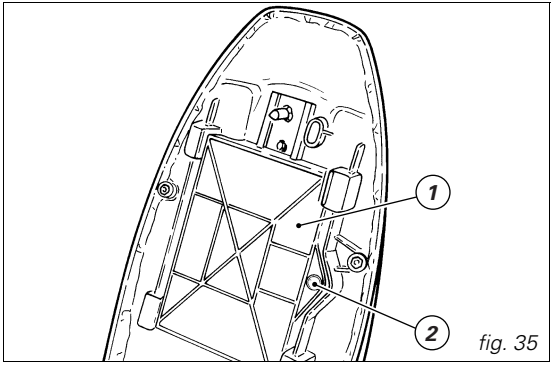


fig. 35

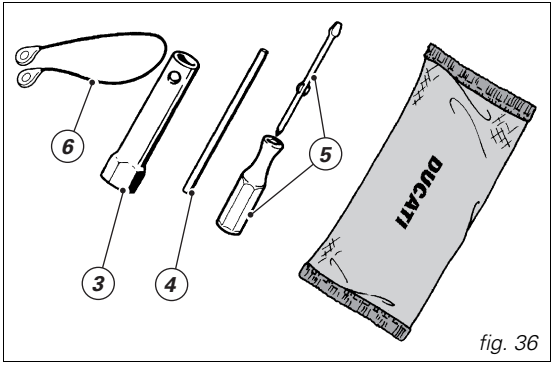


fig. 36

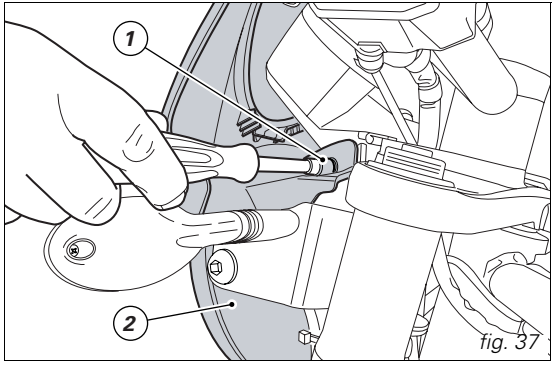


fig. 37

Dépose de l'habillage (S2R) *(fig. 37)*
Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il faut déposer quelques éléments de l'habillage du motocycle.

Attention
L'inexécution ou l'exécution imparfaite du montage d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le débridage intempestif pendant qu'on roule, d'où la perte de contrôle du motocycle.

Dépose de la bulle (S2R)
Desserrez et retirez les deux vis de fixation (1) au cadre de support phare.

Remarque
Prenez garde à ne pas perdre les écrous de blocage des vis (1) placés à l'intérieur de la bulle.

Déposez la bulle (2).

Levage réservoir de carburant *(fig. 38)*

Attention
Pour éviter que le carburant sorte par le reniflard du bouchon de carburant, assurez-vous que la quantité de carburant à l'intérieur est au-dessous de 5 l.

Retirez la selle (page 28) et soulevez le crochet (1).
Levez le réservoir et dégagez la béquille de service (2, fig. 39) de son logement sous la selle.
Appuyez le réservoir sur la béquille de service.
Pour la repose, effectuez les opérations de dépose à l'inverse.

Attention
Lorsqu'on baisse le réservoir, prenez garde au bon positionnement des tubulures de façon à éviter de les écraser.

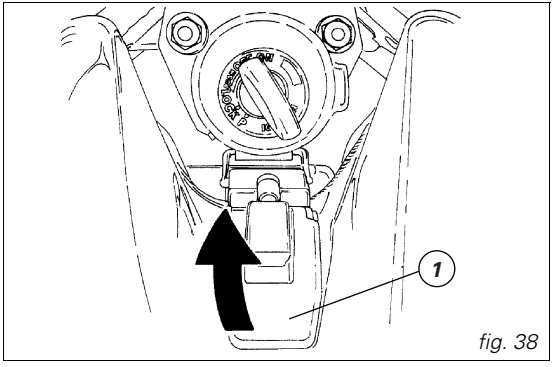


fig. 38

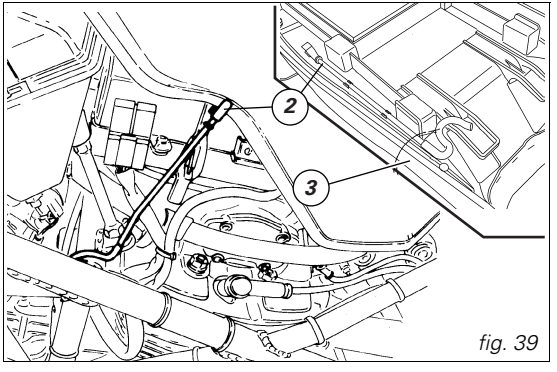


fig. 39

F

Remplacement du filtre à air

Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique indiqué sur le Carnet de Garantie. Pour avoir accès à la boîte à filtre, levez le réservoir de carburant (page 44).
Pour retirer le filtre, décrochez les languettes (1) de fixation du couvercle, de part et d'autre de la boîte à filtre, et retirez le couvercle (2,fig. 40).
Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 41) et remplacez-la.

Important

Un filtre encrassé réduit l'amenée d'air ce qui entraîne une consommation de carburant plus importante, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies.
N'utilisez pas le motocycle sans filtre ; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer dans le moteur et lui porter préjudice.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en figure, dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments retirés.

Important

En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés que les prescriptions indiquées au tableau d'entretien périodique dans le Carnet de Garantie.

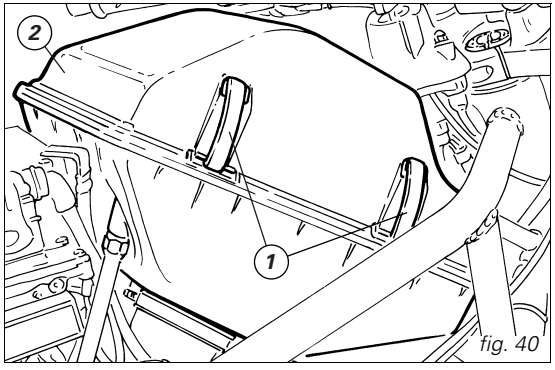


fig. 40

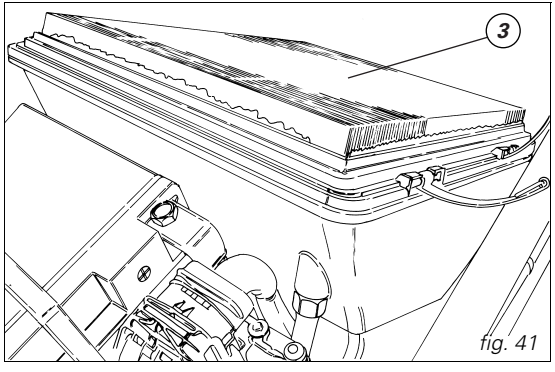


fig. 41

F

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage
(fig. 42)
Le niveau ne doit pas descendre en dessous de la marque ***MIN*** *indiquée sur les réservoirs correspondants.*
Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.
Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, suivant la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Important
Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système d'embrayage
Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et, au besoin, la purge du système.

Attention
Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : il ne faut donc pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).

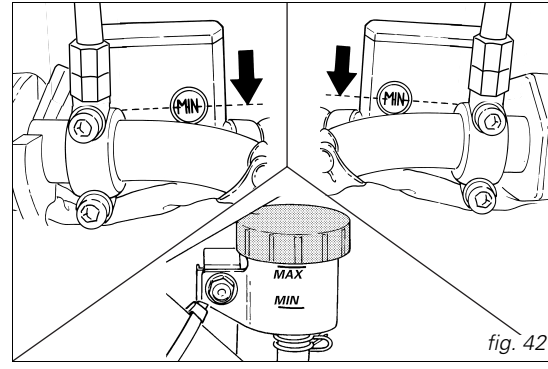


fig. 42

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du circuit et, au besoin, la purge du système.

Attention

Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques ; évitez donc tout contact du liquide avec ces éléments.
L'huile hydraulique est corrosive et peut occasionner des préjudices et des lésions.
Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.
Contrôlez la parfaite étanchéité des joints.

Vérification de l'usure des plaquettes de freins

(fig. 43)

Frein avant

Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière

Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être de 1 mm au moins.

Important

Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

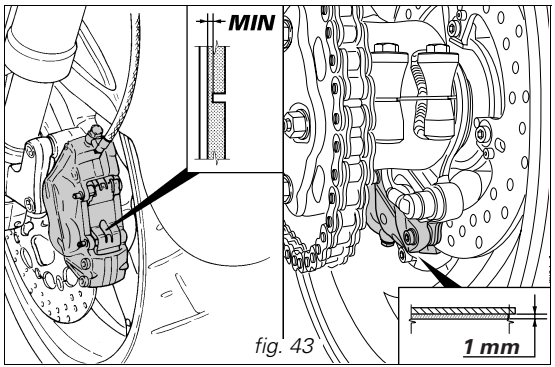


fig. 43

F

Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions des gaines extérieures des câbles des gaz et de starter. Ils ne doivent pas présenter d'étranglements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulissement libre du câble intérieur en intervenant sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 44), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.

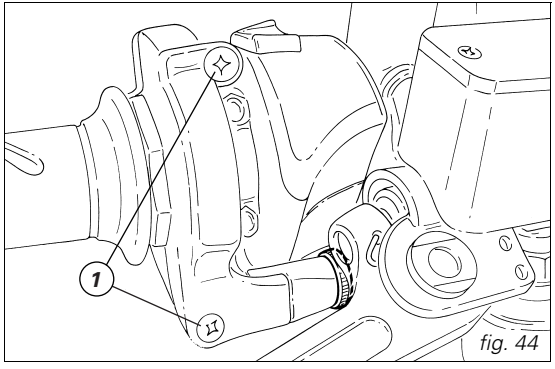


fig. 44

Attention

Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

Réglage du câble des gaz

La poignée des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 2 ÷ 4 mm, mesurée sur le bord de la poignée.
S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 45) situé près de la commande.

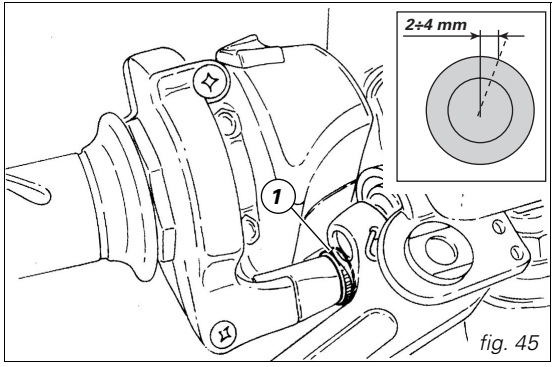


fig. 45

F

Charge de la batterie *(fig. 46)*
Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.
*Débranchez la borne négative **(-)** noire en premier et celle positive **(+)** rouge par la suite.*
Décrochez les arrêtoirs (1) et retirez la batterie.

Attention
La batterie produit des gaz explosibles : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez les conducteurs du chargeur de batterie sur les bornes : rouge au pôle positif **(+)**, noir au pôle négatif **(-)**.*

Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.
Reliez toujours la borne positive (rouge) en premier.

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1 A.

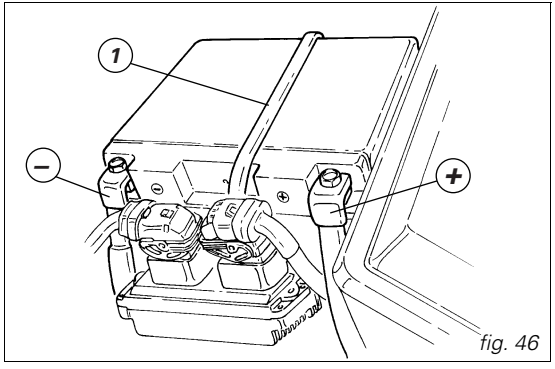


fig. 46

Mise en tension de la chaîne de transmission

Déplacez lentement le motocycle pour trouver la position où le brin supérieur de la chaîne est tendu davantage.
Placez le motocycle sur la béquille latérale.
Poussez la chaîne de votre doigt vers le haut tout au milieu du bras oscillant (voir plaquette adhésive).
Le brin inférieur de la chaîne doit avoir une course d'environ 30÷32 mm.
Dans le cas contraire, pour la mise en tension de la chaîne de transmission contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

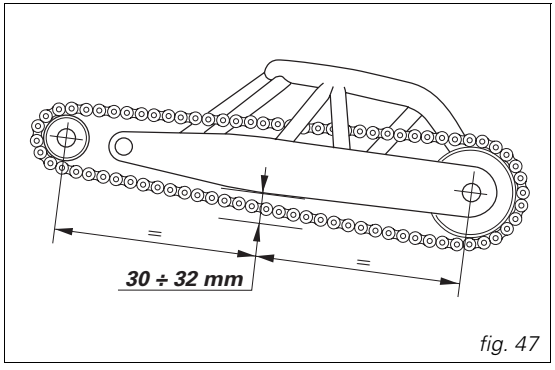


fig. 47

Attention

Le bon serrage des vis de blocage du moyeu excentrique est primordial pour la sécurité du pilote.

Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

F

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, à la couronne et au pignon moteur.

F

Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que la lampe de rechange ait les valeurs de tension et de puissance spécifiées pour "Circuit Electrique" à la page 71.

***Phare** (fig. 48, fig. 49, fig. 50, fig. 51)*

Pour aider les opérations d'entretien du phare, il est conseillé de retirer la bulle ainsi qu'il est indiqué au paragraphe "Dépose de la bulle" à la page 43.

Pour avoir accès aux ampoules du phare, desserrez la vis inférieure (1) fixant l'ensemble cadre/réflecteur au corps de phare.

Débranchez le connecteur (2, fig. 49) de l'ampoule du phare. Décrochez l'agrafe (3, fig. 49) de retenue ampoule et retirez la lampe du support.

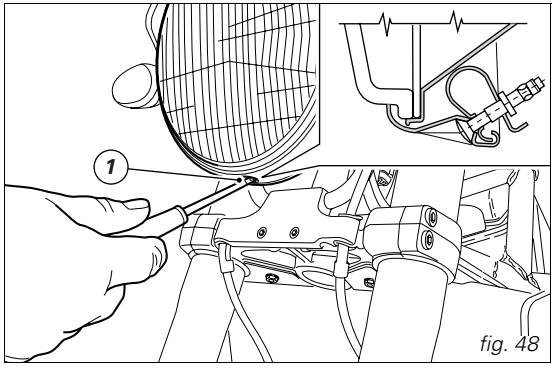


fig. 48

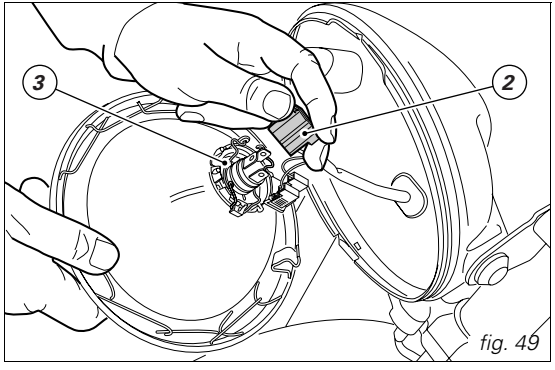


fig. 49

F

Remplacez les ampoules (4).

Remarque

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.
Insérez les ergots du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte ; reliez l'extrémité de la clip (3, fig. 49) aux supports du corps de phare. Branchez à nouveau les câbles.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, débranchez le connecteur. L'ampoule (5) a une attache à baïonnette ; pour l'extraire, il faut la pousser et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Rebranchez le connecteur et fixez l'ensemble cadre/réflecteur.

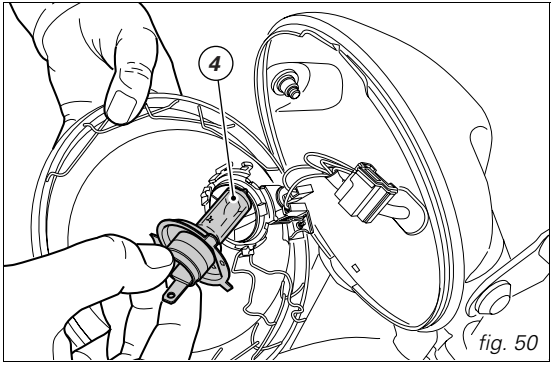


fig. 50

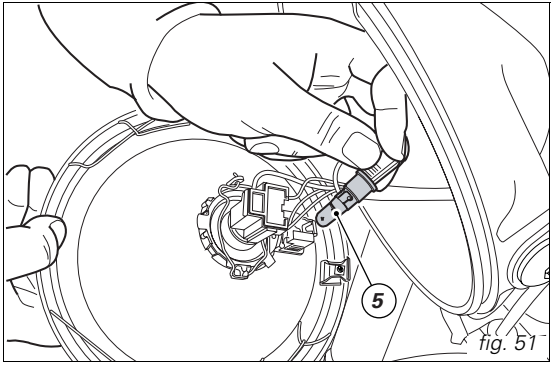


fig. 51

Clignotants de direction *(fig. 52)*
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.
Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut la pousser et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant.
Serrez la vis (1).

Feu de stop *(fig. 53)*
Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1) fixant l'optique (2) et la retirer. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut la pousser et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Reposez l'optique.

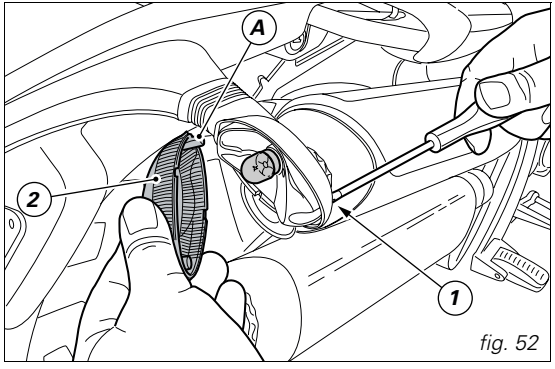


fig. 52

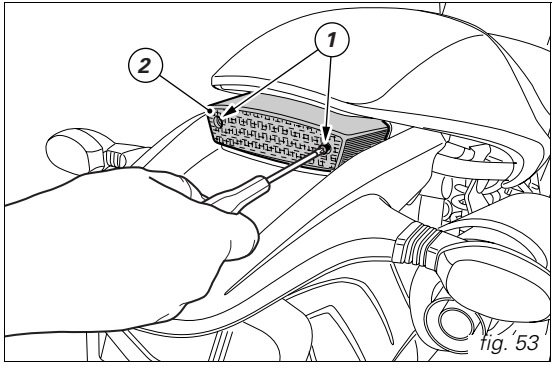


fig. 53

F

Eclairage plaque d'immatriculation *(fig. 54)*
Pour avoir accès à l'ampoule de l'éclairage de plaque (3), retirez la douille de lampe de l'intérieur, puis sortez et remplacez l'ampoule.

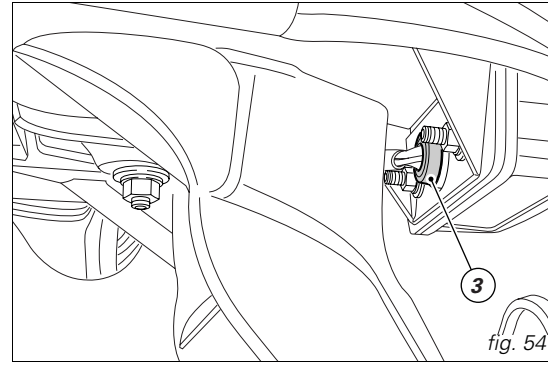


fig. 54

F

Assiette du phare *(fig. 55)*
Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement.
La limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

Remarque
La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.

Il est possible de modifier l'orientation verticale du phare en tournant les vis (1, fig. 56) le fixant aux supports latéraux.

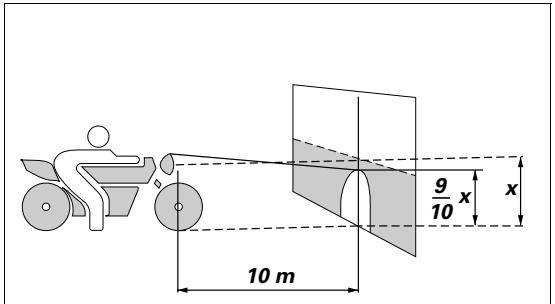


fig. 55

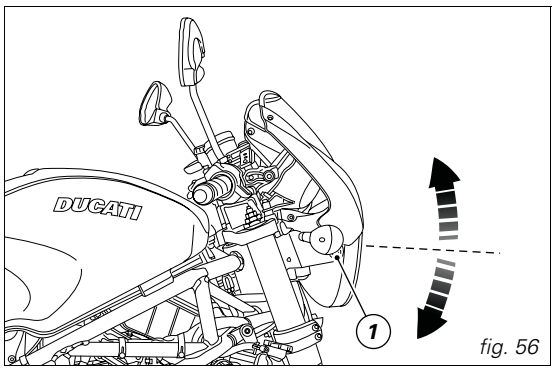


fig. 56

F

Pneus

Pression avant :
2,1 bars - 2,3 Kg/cm^2
Pression arrière :
2,2 bars - 2,4 Kg/cm^2

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude ; elle doit donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important

Mesurez et réglez la pression lorsque les pneus sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, augmentez la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar.

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention

En cas de perforation, remplacez le pneu.
Remplacez les pneus en utilisant la marque de première monte.
Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des soupapes pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez. N'utilisez jamais des pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.

Important

Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

Remarque

Adressez-vous à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues.

Epaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 57) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.

Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur : remplacez-les s'il sont fort abîmés.

Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

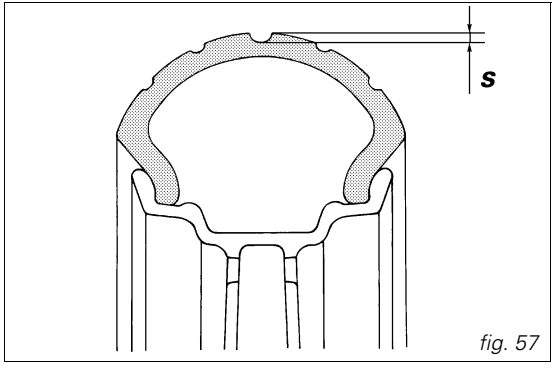


fig. 57

F

Contrôle niveau huile moteur *(fig. 58)*
Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôlez le niveau motocycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le fluide se stabilise.
Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.
Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Reposez le bouchon.

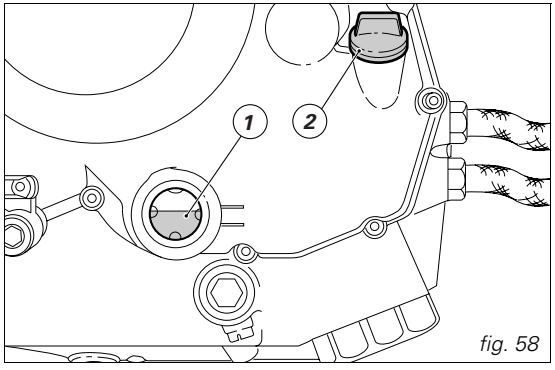
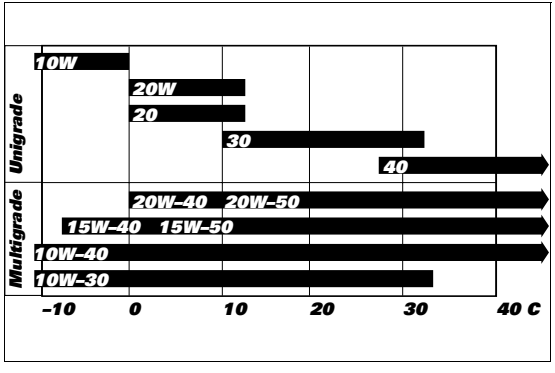


fig. 58

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

F

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 59)*
La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.
Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Sortez les capuchons des bougies et retirez-les de la culasse au moyen de la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.
Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes :
l'écart doit être de 0,6-0,7 mm.

Important
En cas de réglage, prenez garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'au bout de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.
Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après un serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important
N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage.
La bougie doit être serrée correctement.

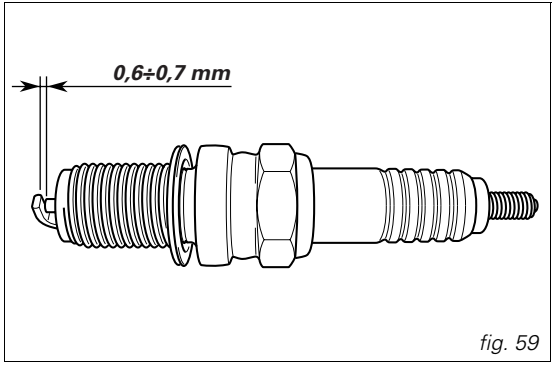


fig. 59

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.
Ne dirigez pas sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression.
L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement pouvant provoquer la perte des conditions de sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer ; empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).
Rincez le motocycle à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.

Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle. Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, ce qui provoquerait la perte de l'efficacité de freinage de la machine.
Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :
réalisez un nettoyage général ;
laissez écouler le carburant du réservoir en ôtant le bouchon de vidange avec joint ;
introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes ;
utilisez le support de service pour soutenir le motocycle ;
débranchez et ôtez la batterie. Le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois ;
recouvrez le motocycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.
La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Poids

Poids
A sec en ordre de marche sans carburant :
182 kg
A pleine charge : 390 kg

Attention
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

Encombrement *(mm) (fig. 60)*

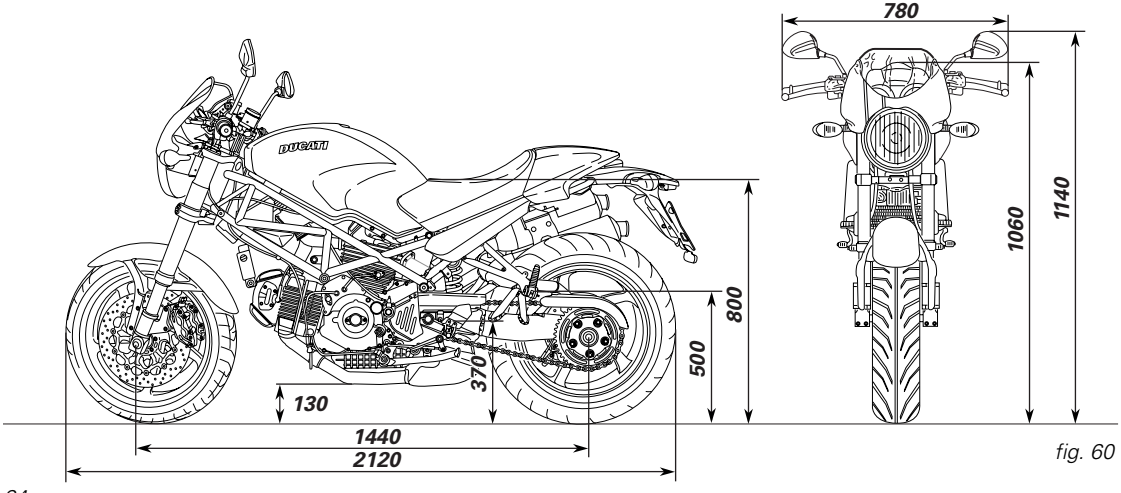


fig. 60

Ravitaillements	***Type***	***dm^3 (litres)***
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 3 dm^3 (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum*	*14*
Carter inférieur et filtre	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,3*
Circuit frein AV./AR. et embrayage	*SHELL Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection pour contacts électriques	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Fourche avant	*SHELL Advance Fork 7.5 ou Donax TA*	*0,400 (par tube)*

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur
Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.
Alésage mm :
88
Course mm :
66
Cylindrée totale cm^3 :
803
Rapport volumétrique ±0,5:1 :
10,4
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :
55 kW - 75 Ch à 8.250 tr/mn, pour la version bridée 24kW - 33Ch à 8.000 tr/mn.
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
70 Nm (7,0 kgm) à 6.500 tr/mn, pour la version bridée 44Nm (4,5 kgm) à 4.500 tr/mn.

F

Distribution
Desmodromique*, deux soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages à denture droite, poulies et courroies crantées.*

Schéma distribution desmodromique *(fig. 61)*
1) *Culbuteur d'ouverture (ou supérieur).*
2) *Pastille de réglage culbuteur supérieur.*
3) *Demi-lunes.*
4) *Pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur).*
5) *Ressort de rappel du culbuteur inférieur.*
6) *Culbuteur de fermeture (ou inférieur).*
7) *Arbre à cames.*
8) *Soupape.*

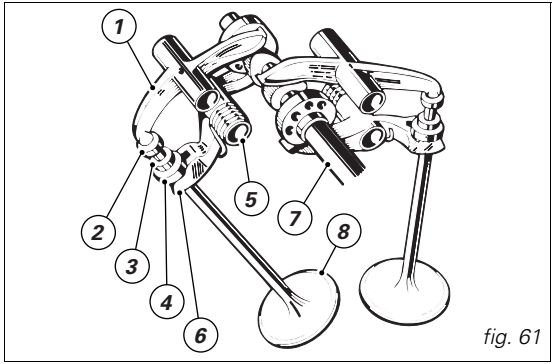


fig. 61

Performances
La vitesse de pointe, relativement à chaque rapport, peut être obtenue dans la mesure où l'on respecte les prescriptions du rodage et les opérations d'entretien systématique.

Important
Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

Bougies d'allumage
Marque :
CHAMPION
Type :
RA 4 HC.
Marque :
NGK
Type :
DCPR8E.

Alimentation
Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre corps à papillons :
45 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Orifices par injecteur : 1
Alimentation en essence : 95-98 RON.

Système de freinage

Avant

Type :
percé en acier.
n° 2 disques
Diamètre du disque :
300 mm
Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.
Surface de freinage, cm^2 :
44 chaque disque
Etriers de frein à pistons différenciés.
Marque et type :
BREMBO PF2x28 2 Pistons.
Garniture :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS 15

Arrière

Type :
A disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
245 mm
Commande hydraulique par pédale côté droit.
Surface de freinage :
25 cm^2
Etrier de frein :
Ø cylindre 32 mm.
Marque et type :
P 32 F
Garniture :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS 11B.

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

F

Transmission

Embrayage :
multidisque en bain d'huile ;
actionné par levier côté gauche du guidon.
Transmission entre moteur et arbre pignonné primaire par engrenages à denture droite.
Rapport pignon moteur/couronne embrayage :
33/61
Boîte :
à 6 rapports ;
avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.

Rapport pignon sortie boîte de vitesse/couronne arrière :
15/42
Rapports totaux :
1e 13/32
2e 18/30
3e 21/28
4e 23/26
5e 22/22
6e 26/24

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.
Marque :
DID
Type :
520
Dimensions :
5/8" x 1/4"
Nombre de maillons :
104

Important

Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux, ou circuits et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Un remplacement imparfait peut être fort préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.

Cadre
En treillis tubulaire - cage supérieure en tubes d'acier hyper-résistants
Angle de braquage (de chaque côté) :
27°
Angle de chasse :
24°
Chasse mm :
96

Roues
Jantes en alliage léger à cinq branches.

Avant
Marque :
BREMBO
Dimensions :
MT3.50x17"

Arrière
Marque :
BREMBO
Dimensions :
MT5,50x17"
Les roues AV et AR sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, sans chambre à air (tubeless).
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière
Radial, sans chambre à air (tubeless).
Dimensions :
180/55-ZR17

Suspensions

Avant
A fourche hydraulique inversée.
Diamètre des plongeurs: 43 mm.
Débattement sur l'axe des tubes : 130 mm.

Arrière
A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier entre cadre et point d'ancrage supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur est réglable en extension et dans la précontrainte du ressort. Il est ancré par sa partie inférieure au bras oscillant en aluminium.
Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement amortisseur : 65 mm.
Débattement roue arrière : 148 mm.

Remarque
Ne pas effectuer d'interventions sur le motocycle pouvant modifier les caractéristiques techniques qui ont permit d'obtenir l'homologation.

Système d'échappement
Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.
Version U.S.A. : non catalysée.

Coloris disponibles

S2R
Noir poli réf. 248.514 (PPG)
*Noir réf. 248.514 (PPG) avec bande Tangerine Red réf. *0035 (PPG)*
*Acid Yellow réf. *0034 (PPG) avec bande noire réf. D789 (PPG)*
*Tangerine Red réf. *0035 (PPG) avec bande noire réf. D789 (PPG)*
Cadre noir et jantes noires.

*Tangerine Red réf. *0035 (PPG) avec bande blanche réf. D753 (PPG)*
Cadre rouge et jantes blanches.

S2R Dark
Noir Dark réf. 291.501 (PPG).
Cadre et jantes couleur noire.

Circuit électrique
Se compose des éléments principaux qui suivent :
***Phare avant** :*
*ampoule type : **H4 (12V-55/60W)**.*
Feu de position :
*ampoule type : **T4W (12V-4W)**.*
Commandes électriques aux demi-guidons :
Clignotants de direction :
*ampoule type : **R10W (12V-10W).***
***Avertisseur sonore**.*
Contacteurs de feux stop.
Batterie**, **12V-10 Ah.
***Alternateur 12V-520W**.*
***Régulateur électronique**, protégé par fusible de **40A** situé à côté de la batterie.*
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feu arrière et feu stop :
*ampoule type : **P21/5W (12V-5/21W)**.*
Eclairage de plaque à numéro :
*ampoule type : **W5W (12-5W)**.*

Remarque
Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 53

F

Fusibles

La boîte à fusibles principale est placée sur le côté gauche de la batterie (fig. 62).
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Uniquement six fusibles sont reliés au circuit, deux étant de réserve.

Le fusible de 40A (2) placé sur le côté droit de la batterie (fig. 62) protège le régulateur électronique.
Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (3).

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 63).

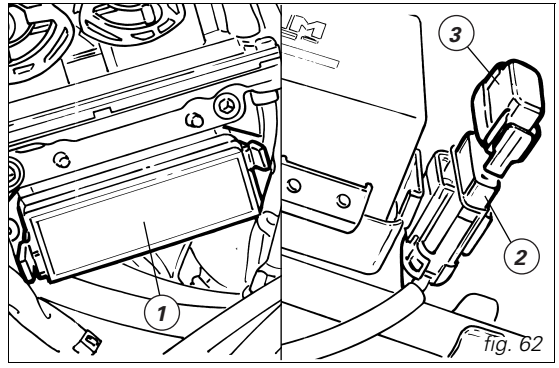


fig. 62

F

Important

Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement d'un fusible clé de contact en position ***OFF****.*

Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer d'incendies.

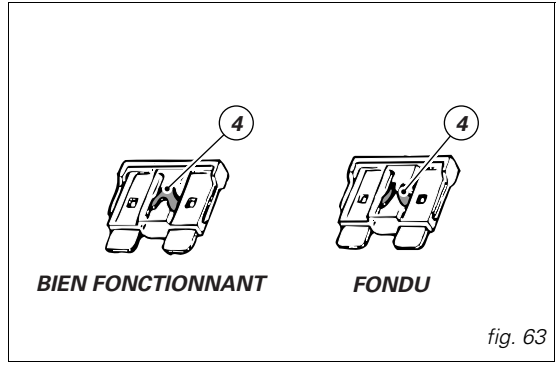


fig. 63

Clé de lecture circuit électrique/allumage

1) Commutateur droit
2) Antenne Transpondeur
3) Commutateur à clé
4) Relais principal
5) Boîte à fusibles
6) Démarreur électrique
7) Solénoïde
8) Batterie
9) Fusible régulateur
10) Régulateur.
11) Alternateur.
12) Clignotant de direction arrière droit.
13) Feu arrière.
14) Eclairage plaque d''immatriculation.
15) Clignotant de direction arrière gauche.
16) Réservoir de carburant
17) Connecteur autodiagnostic.
18) Transmetteur de vitesse.
19) Bobine cylindre horizontal.
20) Bobine cylindre vertical.
21) Bougie 1e cylindre horizontal.
22) Bougie 1e cylindre vertical.
23) Injecteur cylindre horizontal.
24) Injecteur cylindre vertical.
25) Potentiomètre papillon.
26) Capteur de tours/position moteur.
27) Contacteur béquille latérale
28) Boîtier électronique 5.9 M.
29) Relais injection.
30) Contacteur indicateur sélecteur au point mort.
31) Contacteur pression huile.
32) Contacteur de STOP arrière.
33) Contacteur de STOP avant.
34) Commutateur gauche
35) Sonde de température/pression air.
36) Instrumentation.
37) Clignotant de direction avant.
38) Avertisseur sonore.
39) Phare.
40) Clignotant de direction avant droit.
41) Sonde de température eau boîtier.
42) Sonde de température eau instrument.
43) Contacteur embrayage.
44) Prise de rechargement batterie.

Code couleur des fils

B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu ciel*
Gr *Gris*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*

Légende boîtes à fusibles *(1, fig. 62)*

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
1-9	*Général*	*30 A*
2-10	*Pompe à carburant, injecteurs, bobines*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Alimentation boîtier*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7,5 A*
6-14	*Feux de position, tableau de bord, feux de route/ croisement*	*15 A*
7-15	*Stop, avertisseur sonore*	*10 A*
8-16	*Prise de rechargement batterie*	*5 A*

Remarque
Le plan du câblage électrique se trouve à la fin du manuel.

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

Km	Nom Ducati Service	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DUCATI*MONSTER*

MONSTER S2R
MONSTER S2RDARK

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisten“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. ständig dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
Darüber hinaus haben wir einen Informationsservice für alle „Ducatisten“ und Begeisternden eingerichtet, der Ihnen für nützliche Empfehlungen gerne zur Verfügung steht.

Viel Vergnügen!

D

Hinweis
Ducati Motor Holding S.p.A. lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung
Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 5
Garantie 5
Symbole 5
Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt 6
Fahrten mit voller Ladung 7
Identifikationsdaten 8

Fahrsteuerungen 9
Anordnung der Motorradsteuerungen 9
Cockpit 10
Funktionen der LCD-Einheit 11
Das Immobilizer-System 13
Schlüssel 13
Code Card 14
Freigabeverfahren des Immobilizers über den Gasdrehgriff 15
Ersatzschlüssel 16
Zündschalter und Lenkersperre 17
Linker Umschalter 18
Kupplungshebel 19
Starterhebel 20
Rechter Umschalter 21
Gasdrehgriff 22
Vorderradbremshebel 22
Hinterradbremspedal 23
Schaltpedal 23
Einstellung der Schaltpedalposition 24
Einstellung des Steuerpedals der Hinterradbremse 25

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 26
Position am Motorrad 26
Tankverschluss 27
Sitzbank- und Helmschloss 28
Seitenständer 29
Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein 30
Änderung der Motorradtrimmung 32

Gebrauchsnormen 34
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 34
Kontrollen vor dem Motoranlass 35
Motoranlass 36
Start und Fahrt des Motorrads 38
Bremsen 39
Anhalten 40
Tanken 40
Parken 41
Mitgeliefertes Zubehör 42

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 43
Abnahme der Verkleidungsteile (S2R) 43
Anheben des Kraftstofftanks 44

D

Austausch des Luftfilters 45
Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit 46
Kontrolle des Bremsbelagverschleißes 47
Schmieren der Gelenke 48
Regulierungen des Gaszugs 49
Laden der Batterie 50
Spannen der Antriebskette 51
Schmieren der Antriebskette 52
Austausch der Glühbirnen 53
Scheinwerfereinstellung 57
Reifen 58
Kontrolle des Motorölpegels 60
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 61
Allgemeine Reinigung 62
Längere Außerbetriebsetzung 63
Wichtige Hinweise 63

Technische Daten 64
Maße (mm) 64
Gewichte 64
Betriebsstoffe 65
Motor 66
Ventilsteuerung 66
Leistungen 67
Zündkerzen 67
Kraftstoffversorgung 67
Bremsen 68
Antrieb 69
Rahmen 70
Räder 70
Reifen 70
Radaufhängungen 70
Auspuffanlage 71
Verfügbare Modellfarben 71
Elektrische Anlage 71

Merkblatt für regelmässige Instandhaltungsarbeiten 75

D

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verlässlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung aller Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstatt zu wenden. Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Alle Ducati-Motorräder sind ist mit einem „Garantieheft" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn die Motorräder bei Sportwettkämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ersetzt werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf Garantie.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennen zu lernen. Im Zweifelsfall wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten. Dieses Heft enthält Informationen mit besonderer Bedeutung.

Achtung
Eine Nichteinhaltung dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.

Wichtig
Es besteht die Möglichkeit, das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.

Hinweis
Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.

*Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

D

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Einsatz des Motorrads lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung in der Steuerung eines Motorrads verursacht. Niemals ohne Führerschein fahren. Um das Motorrad fahren zu dürfen, muss man im Besitz eines regulären Führerscheins sein.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen leihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.
*Der Fahrer und der Beifahrer müssen **immer** angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen. Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.*
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn bereit zu sein, muss der Fahrer den Lenker immer mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen an den entsprechenden Griffen am Rahmen unter der Sitzbank festhalten muss.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen sind zu beachten.
*Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, die von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.*
***Immer** und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.*
Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel" der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren. Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privat- oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen Acht geben.
*Beim Tanken **immer** den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.*
Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Daher besonders darauf achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material abstellt (einschließlich Holz, Blätter, usw.).

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann, dazu möglichst den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Fahrten mit voller Ladung
Dieses Motorrad wurde so entworfen, um auch auf langen Fahrstrecken mit voller Ladung vollkommen sicher reisen zu können.
Die Verteilung der Lasten auf dem Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Informationen über die Tragfähigkeit
Das Gesamtgewicht des Motorrads im fahrbereiten Zustand, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und zusätzlichem Zubehör, darf folgendes Gewicht nicht überschreiten: 390 kg

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.
Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen: Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben.
Keinerlei voluminöse und schwere Elemente an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals zu transportierende Teile in die Freiräume zwischen dem Rahmen einfügen, da sie mit den Bewegungsorganen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen, ob die Reifen den auf Seite 58 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Identifikationsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Identifikationsnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

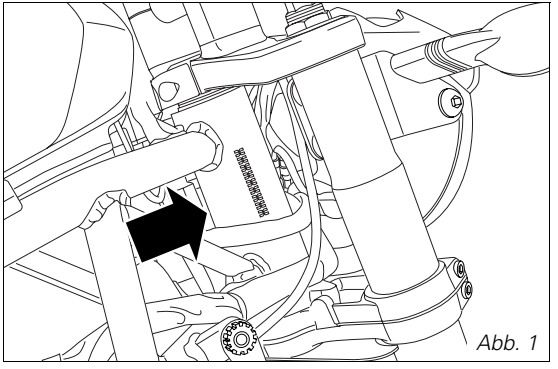


Abb. 1

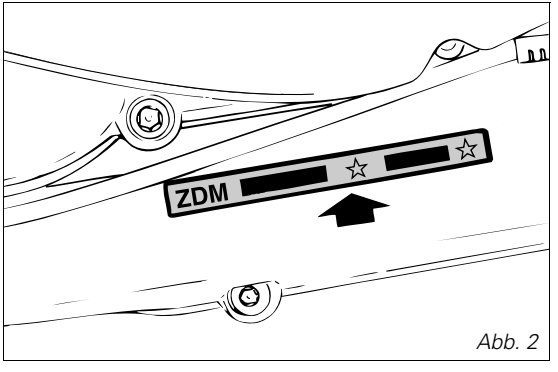


Abb. 2

FAHRSTEUERUNGEN

Achtung
Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktion der Steuerungen an, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Anwenden der entsprechenden Steuerungen müssen daher folgende Beschreibungen aufmerksam durchgelesen werden.

Anordnung der Motorradsteuerungen *(Abb. 3)*

1) Cockpit
2) Zündschlüsselschalter und Lenkersperre
3) Linker Umschalter
4) Kupplungshebel
5) Starterhebel
6) Rechter Umschalter
7) Gasdrehgriff
8) Vorderradbremshebel
9) Gangschaltpedal
10) Pedal der Hinterradbremse

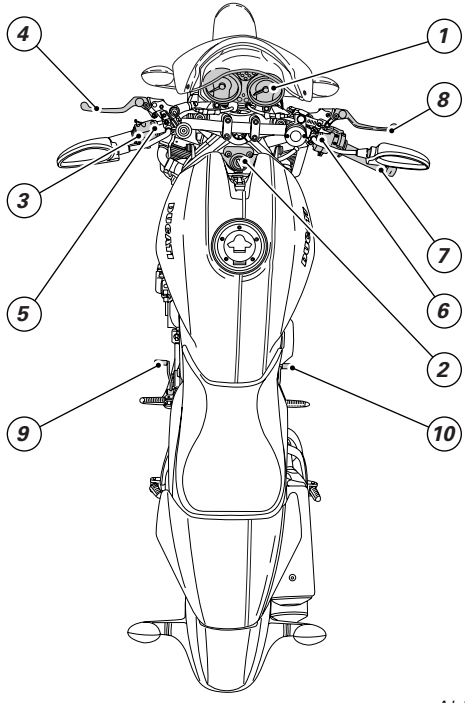


Abb. 3

D

Cockpit *(Abb. 4)*

1) ***Fernlichtkontrollleuchte*** ***(blau)***
Leuchtet beim Einschalten des Fernlichts auf.

2) ***Blinkerkontrollleuchte*** ***(grün)***
Blinkt auf das Betätigen des Blinkers hin auf.

3) ***Reservekontrollleuchte*** ***(gelb)***
Leuchtet auf, wenn der Tank auf Reserve steht bzw. ungefähr nur noch 3 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

4) ***Leerlaufkontrollleuchte N (grün)***
Leuchtet bei einem im Leerlauf laufenden Getriebe auf.

5) ***Motoröldruckkontrollleuchte*** ***(rot)***
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschlüsselschalter auf ***ON*** *gestellt wird, muss jedoch einige Sekunden nach dem Motoranlass erlöschen.*
Bei einem sehr heißen Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, muss in diesem Fall aber bei steigender Drehzahl erlöschen.

Wichtig
Leuchtet diese Kontrollleuchte weiter auf, darf man das Motorrad nicht verwenden, da es sonst zu Motorschäden kommen könnte.

6) ***Ockerfarbene Kontrollleuchte***
Blinkt auf, wenn das Motorrad (Immobilizer aktiv) abgestellt ist. Sie hat auch die Funktion der Immobilizer-Diagnose.

Hinweis
Wurde der Immobilizer einmal aktiviert, blinkt die Kontrollleuchte 24 Stunden lang auf, erlischt dann, die Schutzfunktion bleibt jedoch weiterhin aktiv.

7) ***EOBD-Kontrollleuchte*** ***(ockerfarben)***
Zeigt durch ihr Aufleuchten die Sperrung des Motors an. Erlischt nach einigen Sekunden (normalerweise nach 1,8 - 2 Sekunden).

8) ***Tachometer*** *(km/h)*
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.

a) ***LCD (1):***

- ***Kilometerzähler*** *(km)*
  Zeigt die insgesamt gefahrene Strecke an.
- ***Tageskilometerzähler*** *(km)*
  Zeigt die vom Fahrzeug, seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.

9) ***Drehzahlmesser*** *(min^{-1})*
Zeigt die Drehzahl des Motors pro Minute an.

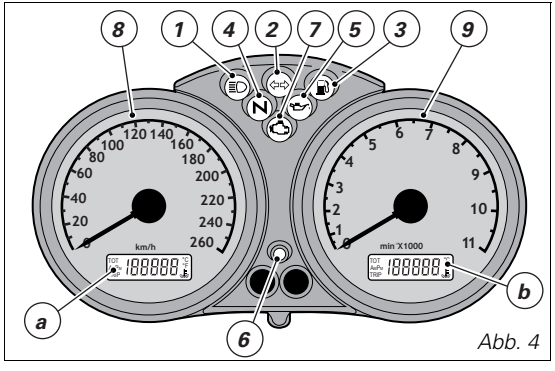


Abb. 4

D

b) ***LCD (2):***
- ***Uhr***
- ***Öltemperatur***

Funktionen der LCD-Einheit

Auf das Einschalten (Zündschlüssel von ***OFF*** *auf ON oder* ***Key-ON****) führt das Cockpit einen Check aller seiner Instrumente durch: Zeiger, Display und Kontrollleuchten, siehe (Abb. 5 und Abb. 6).*

Funktionen der LCD-Einheit (1)

Auf das Drücken der Taste (B, Abb. 6), bei einem auf ***ON*** *stehenden Zündschlüssel, kommt es zu einer Wechselanzeige des Tages- und des Kilometerzählers.*

Rückstellen des Tageskilometerzählers

Befindet er sich in der Funktion ***TRIP*** *(Tageskilometerzähler) kommt es nach dem Drücken, 2 Sekunden lang, der Taste (B, Abb. 6) zum Rückstellen der Displayanzeige (LCD 1) auf Null.*

Funktionen der LCD-Einheit (2)

Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6), bei einem auf ***ON*** *stehenden Zündschlüssel, werden die Uhrzeit und die Öltemperatur angezeigt.*

Einstellen der Uhr

Die Taste (A, Abb. 6) mindestens 2 Sekunden lang drücken. Durch Drücken der Taste (B, Abb. 6) nun die Zeitangabe AM/PM einstellen. Für den Übergang auf die Einstellung der Stunden, die Taste (A) drücken. Durch wiederholtes Drücken der Taste (B) wird die Stundenanzeige geändert.

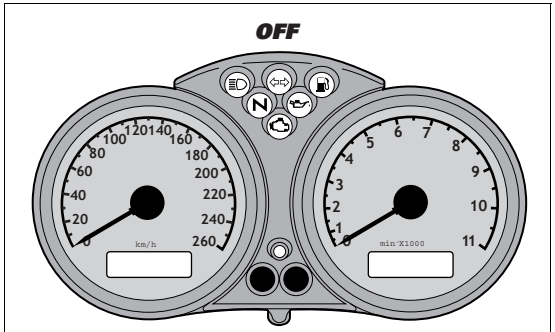


Abb. 5

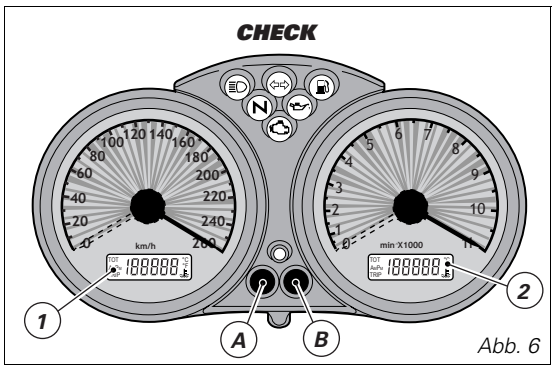


Abb. 6

D

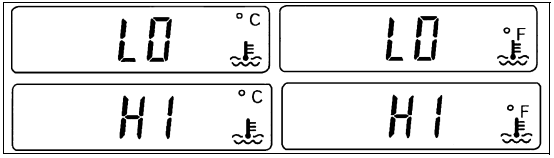
Für den Übergang auf die Einstellung der Minuten, die Taste (A) drücken.
Die Taste (B) drücken und so den Durchlauf der Minutenangabe starten; indem man sie länger als 5 Sekunden lang niederdrückt, ändert sich die Minutenangabe schneller. Zum Verlassen des Einstellmodus die Taste (A) drücken.

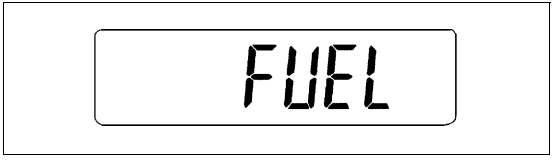
Funktion - Öltemperaturanzeige
*Sinkt die Öltemperatur unter 50 °C /122 °F ab, wird am Display die Angabe "**LO**", bei einer Temperatur über 170 °C/338 °F die Angabe "**HI**" angezeigt.*

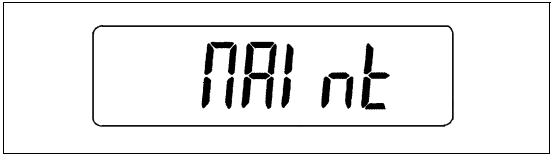
Funktion - Kraftstoffpegelanzeige
*Auf das Aufleuchten der Reservekontrollleuchte hin, wird am Display die Angabe "**FUEL**" angezeigt.*

Funktion - Inspektionsanzeige
*Nach den ersten 1000 km/621 mi und daraufhin alle 10.000 km/6210 mi wird bei jedem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** auf dem Display 5 Sekunden lang die Angabe "**MAInt**" angezeigt, die auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hinweist.*

Funktion - Rückbeleuchtung
*Drückt man innerhalb von 5 Sekunden nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** die Taste (B, Abb. 6), kann man durch jedes darauf folgendes Drücken dieser Taste die Helligkeit am Cockpit einstellen.*







Achtung
Eingriffe am Cockpit dürfen ausschließlich nur an einem stehenden Motorrad vorgenommen werden.
Aus keinerlei Gründen darf man am Cockpit tätig werden, während man fährt.

Das Immobilizer-System

Um das Motorrad sicherer gegen Diebstähle zu gestalten, wurde das Motorrad mit einem elektronischen Sicherheitssystem (IMMOBILIZER) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.

Jeder Schlüssel ist in seinem Kopf mit einer elektronischen Vorrichtung ausgestattet, die beim Anlassen das von einer im Schalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal stellt den so genannten "Befehl" dar, der bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel *(Abb. 7)*

Mit dem Motorrad wird folgendes ausgehändigt:

- *1 Schlüssel A (ROT)*
- *2 Schlüssel B (SCHWARZ).*

Achtung

Der rote Schlüssel A verfügt über eine Gummikappe, die seine Aufbewahrung im perfekten Zustand ermöglicht. Ihn nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt bringen. Diesen Schutz nur im erforderlichen Fall abnehmen.

Bei den beiden Schlüsseln B handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:

- *als Zündschlüssel,*
- *zum Öffnen des Kraftstofftanks,*
- *zum Öffnen der Sitzbank.*

Der Schlüssel A hat die gleichen Funktionen der Schlüssel B und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren der anderen schwarzen Schlüssel.

Hinweis

Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben wird.

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den Schlüssel A an einem sicheren Ort aufbewahren. Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel zum Anlassen des Motorrads zu verwenden.

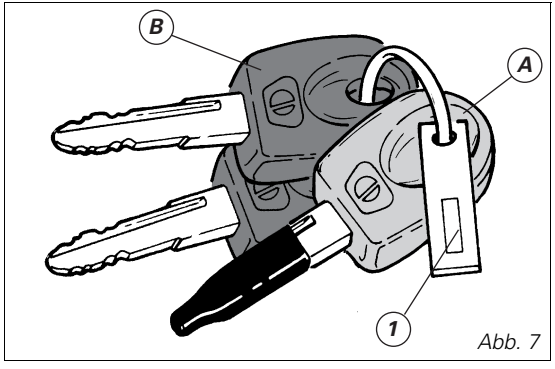


Abb. 7

D

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird auch eine CODE CARD (Abb. 8) ausgehändigt, auf der der elektronische Code (A, Abb. 9) angegeben ist, der im Fall einer Motorsperre und daher einer mangelnden Zündung nach einem ***key-on*** *zu verwenden ist.*

Achtung

Die CODE CARD an einem sicheren Ort aufbewahren. Ein Mitführen des elektronischen und auf der CODE CARD angegeben Codes ist jedoch empfehlenswert, falls sich eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens erforderlich machen sollte, bei dem der Gasdrehgriff entsprechend betätigt werden muss.
Das nachstehend beschriebene Verfahren gibt dem Anwender die Möglichkeit, im Fall von Störungen am Immobilizer-System, die Funktion der "Motorsperre", die durch das gleichzeitige Aufleuchten der ockerfarbenen EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) angezeigt wird, freizugeben.
Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (eletronic code) durchgeführt werden.

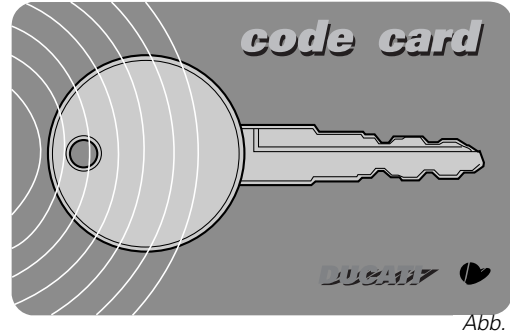


Abb. 8

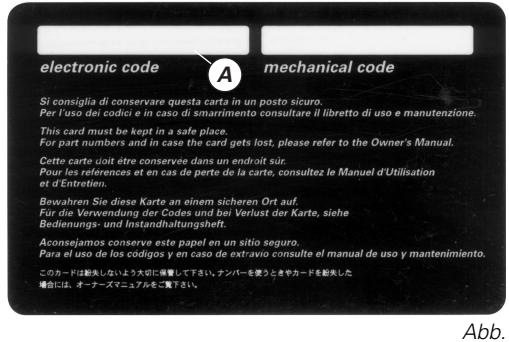

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservee dans un endroit sûr.
Pour les references et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した
場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

Abb. 9

Freigabeverfahren des Immobilizers über den Gasdrehgriff

1) Den Zündschlüssel auf ON stellen, dann den Gasdrehgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten.
Die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) erlischt nach einer festgelegten Zeit von 8 Sekunden.
2) Erlischt die EOBD-Kontrollleuchte, den Gasdrehgriff sofort loslassen.
3) Die EOBD-Kontrollleuchte beginnt zu blinken. Nun muss der elektronische Freigabecode eingegeben werden, der auf der CODE CARD angegeben wird, die dem Kunden bei der Übergabe des Motorrads vom Händler ausgehändigt wurde.
4) So viele Leuchtimpulse der EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) mitzählen, wie sie der ersten Ziffer des Geheimcodes entsprechen.
Den Gasdrehgriff 2 Sekunden lang vollkommen aufdrehen, dann wieder loslassen. So wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt und die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang auf. Dieses Verfahren so oft wiederholen, bis die letzte Ziffer eingegeben wurde. Sollte man nicht auf den Gasdrehgriff einwirken, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann leuchtet sie ständig auf und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.
5) Wurde der Code korrekt eingegeben, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte beim Zurücklassen des Gasdrehgriffs auf und zeigt so die erfolgte Freigabe des Motors an. Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück.
6) Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, leuchtet die EOBD-Kontrollleuchte weiterhin auf und die Arbeitsschritte können, nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf OFF, so oft wie erforderlich vom Punkt (1) an wiederholt werden.

Hinweis

Wird der Gasdrehgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte auf, was dann bedeutet, dass der Zündschlüssel auf OFF gestellt und die Sequenz vom Punkt (1) an wiederholt werden muss.

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Schlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. auf das Drehen des Schlüssels von OFF auf ON hin, können sich folgende Situationen ergeben:

1) Wird der Code erkannt, blinkt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) am Cockpit kurz auf; das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperre auf. Auf das Drücken der START-Taste (3, Abb. 14.1) hin,springt der Motor an;

2) Leuchten die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) oder die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) weiterhin auf, wurde der Code nicht erkannt. In diesem Fall, wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF zu bringen und ihn darauf erneut auf ON zu schalten. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten man es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, muss man sich mit einem Kundendienst der DUCATI in Verbindung setzen.

3) Blinkt die Kontrollleuchte (Abb. 4) weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Anzeige des Immobilizer-Systems zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasdrehgriff). Dreht man den Zündschlüssel auf OFF, dann wieder auf ON, müsste die Kontrollleuchte des Immobilizers ihre normale Funktion wieder aufnehmen (siehe Punkt 1).

Achtung

Starke Stöße könnten zu einer Beschädigung der elektronischen, im Schlüssel enthaltenen Komponenten führen.

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel könnte daran hindern, dass das System den eingesteckten Schlüssel erkennt.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich diesbezüglich an das Kundendienstnetz der DUCATI wenden und muss alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD mitbringen.

Der Kundendienst der DUCATI wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel).

Der Kundendienst der DUCATI kann den Kunden auch dazu auffordern, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der während der Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden gelöscht, dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr für den Anlass des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Sollte das Motorrad an einen anderen Besitzer übergehen, müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

D

Zündschalter und Lenkersperre *(Abb. 10)*
Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:

A) ***ON****: Funktion von Lichtern und Motor befähigt.*
B) ***OFF****: Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet.*
C) ***LOCK****: Lenker blockiert.*
D) ***P****: Standlicht und Lenkersperre.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, muss man ihn eindrücken und entsprechend ausrichten. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

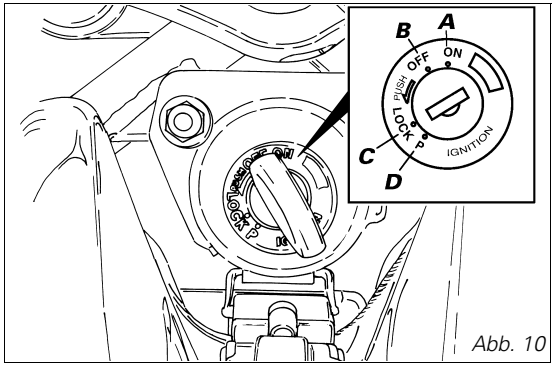


Abb. 10

Linker Umschalter *(Abb. 11)*
1) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, 2 Positionen:
Position = Abblendlicht eingeschaltet;
Position = Fernlicht eingeschaltet.

2) Taste = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position = Abbiegen nach links;
Position = Abbiegen nach rechts.

Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der entsprechende kleine Steuerhebel, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, gedrückt werden.

3) Taste = Hupe

4) Taste = Lichthupe.

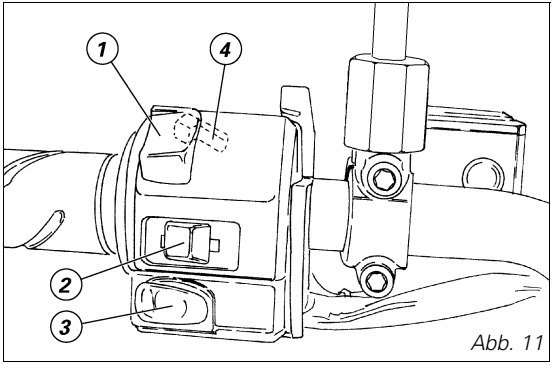


Abb. 11

Kupplungshebel *(Abb. 12)*
Wird der Hebel (1) betätigt, kommt es zu einer Unterbrechung des Antriebs vom Motor zum Getriebe, d.h. zum Antriebsrad. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

Wichtig
Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden können.

Hinweis
Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

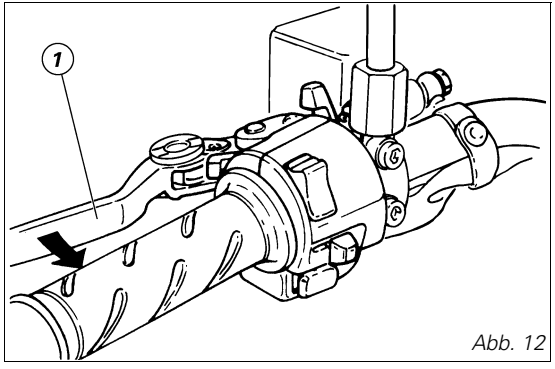


Abb. 12

Starterhebel *(Abb. 13)*
Die Steuerung des Starters dient einem schnelleren Anlass eines noch kalten Motors und, nach dem Anlass, der Anhebung der Standgasdrehzahl.
Positionen der Steuerung:

A) = Steuerung nicht aktiviert.
B) = Steuerung vollständig aktiviert.
Dieser Hebel kann auf Zwischenstellungen gebracht werden, wodurch eine stufenweise Erwärmung des Motors ermöglicht wird (siehe Seite 36).

Wichtig
Diese Vorrichtung darf nicht verwendet werden, wenn der Motor bereits warm ist. Nicht mit aktiviertem Starter fahren.

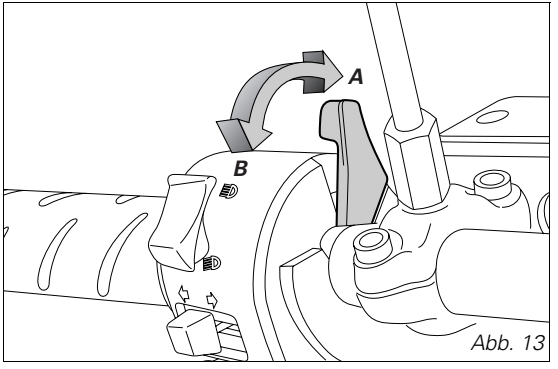


Abb. 13

Rechter Umschalter *(Abb. 14.1)*
1) ***MOTORSTOPP****-Schalter, zwei Positionen:*
Position ***(RUN)*** *= Motorbetrieb*
Position ***(OFF)*** *= Motorstopp*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem Halt, muss der Schalter in seine Position zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.

Wichtig
Fährt man mit eingeschalteter Beleuchtung, schaltet den Motor über den Schalter (1) ab und lässt dann den Zündschlüssel auf ***ON****, kann dies zum Verbrauch der Batterie führen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

2) Drucktaste = Motoranlass.

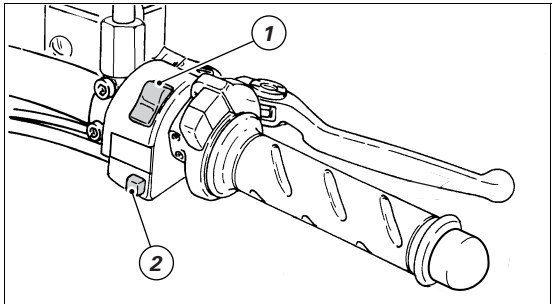


Abb. 14.1

D

Gasdrehgriff *(Abb. 14.2)*
Der Gasdrehgriff (1), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Klappen des Drosselklappenkörpers. Bei Loslassen des Griffs kehrt er automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

Vorderradbremshebel *(Abb. 14.2)*
Durch Ziehen dieses Hebels (2) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hier reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt.

Achtung
Vor dem Verwenden dieser Steuerungen, die Anleitungen auf der Seite 38 lesen.

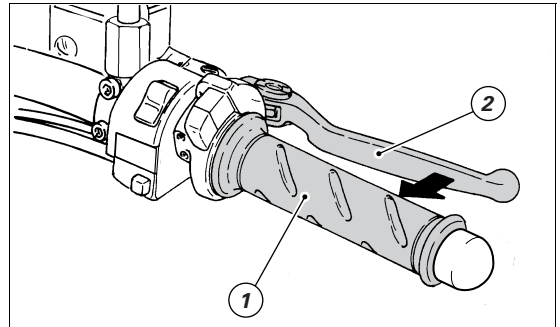


Abb. 14.2

D

Hinterradbremspedal *(Abb. 15)*
Das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken und so die Hinterradbremse betätigen.
Es handelt sich um ein hydraulisches Steuersystem.

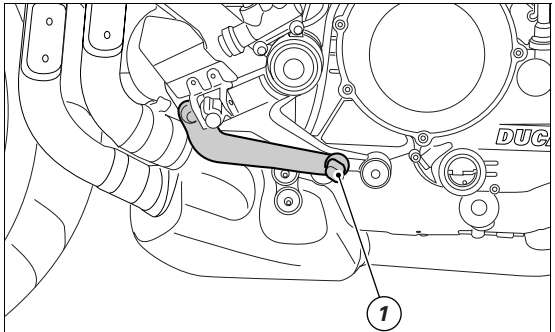


Abb. 15

Schaltpedal *(Abb. 16)*
Das Schaltpedal verfügt über eine mittlere Position, d.h. eine Ruhepostion ***N,*** *in die sie automatisch wieder zurückkehrt, und kann in zwei Richtungen bewegt werden:*
nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einzulegen oder um in einen niedrigeren Gang herunterzuschalten. Dabei kommt es am Cockpit zum Erlöschen der Kontrollleuchte ***N****.*
nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen.

Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.

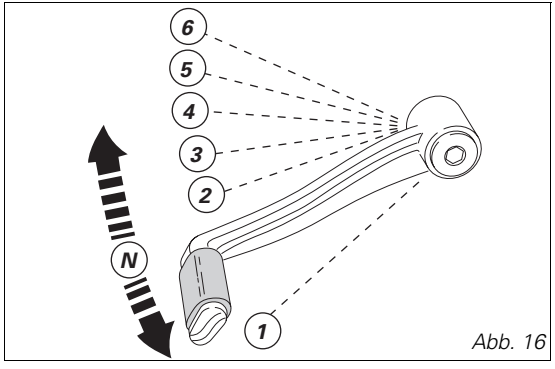


Abb. 16

Einstellung der Schaltpedalposition *(Abb. 17)*
Um den Fahransprüchen der jeweiligen Fahrer nachzukommen, kann die Position des Schalthebels den Fußrasten gegenüber geändert werden.
Die Position des Schaltpedalhebels kann wie folgt geändert werden:
Den Stab (1) unter Anwendung der Schlüsselfassung (2) festklemmen und die Kontermuttern (3) und (4) lockern.

Hinweis
Die Mutter (3) hat ein linksgängiges Gewinde.

Den Stab (1) so drehen, dass die gewünschte Position des Schaltpedals erreicht wird.
Die beiden Kontermuttern gegen den Stab festziehen.

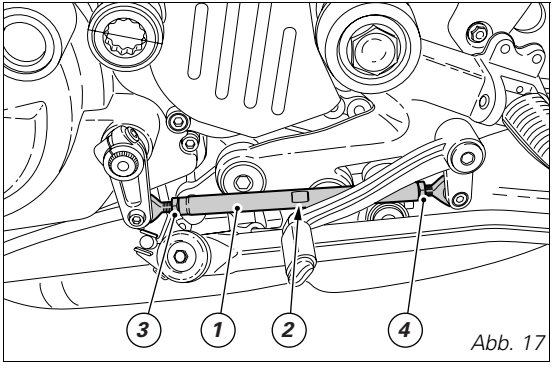


Abb. 17

Einstellung des Steuerpedals der Hinterradbremse *(Abb. 18)*
Um den Fahransprüchen der jeweiligen Fahrer nachzukommen, kann die Position des Steuerhebels der Hinterradbremse den Fußrasten gegenüber reguliert werden.
Die Position des Pedalhebels der Hinterradbremssteuerung kann wie folgt geändert werden:
Die Kontermutter (5) lockern.
Über die Einstellschraube (6) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen, dann die Kontermutter (5) anziehen.
Durch das manuelle Betätigen des Bremspedals prüfen, ob es ein Spiel von circa 1,5÷2 mm aufweist bevor die Bremse anspricht.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (7) des Bremszylinderstabs lockern.
Den Stab (8) an der Vorderradgabel (9) anziehen, um so das Spiel erhöhen, oder lösen, um das Spiel zu mindern.
Die Kontermutter (7) anziehen, dann den Hub erneut prüfen.

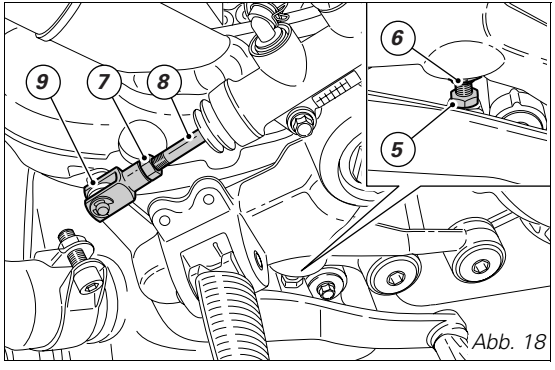


Abb. 18

D

Position am Motorrad *(Abb. 19)*

1) Kraftstofftankverschluss
2) Sitzbankschloss
3) Befestigungsbolzen für Helmsicherungskabel
4) Haltegriff für Beifahrer
5) Seitenständer
6) Rückspiegel
7) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
8) Einstellvorrichtung der Vorderradgabel
9) Tankabstützstab
10) Sitzbankabdeckung (nicht bei S2R Dark)
11) Tankverankerungshebel
12) Cockpitverkleidung (nicht bei S2R Dark)

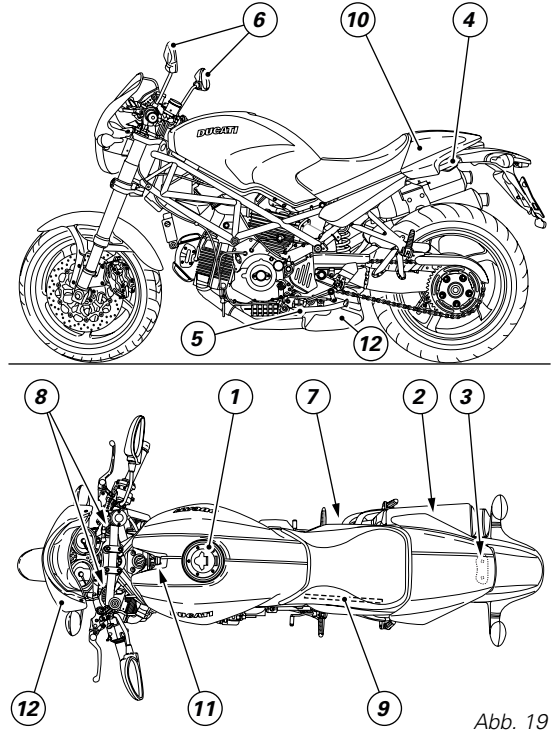


Abb. 19

Tankverschluss *(Abb. 20)*

Öffnen

Die Schutzabdeckung (1) abheben, dann den Schlüssel in das Schloss einstecken. Den Schlüssel um 1/4 im Uhrzeigersinn drehen und so das Tankschloss öffnen. Den Verschluss anheben.

Schließen

Den Verschluss mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel bis in seine Ausgangsstellung gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis

Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung

Nach jedem Tankvorgang (siehe Seite 40) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

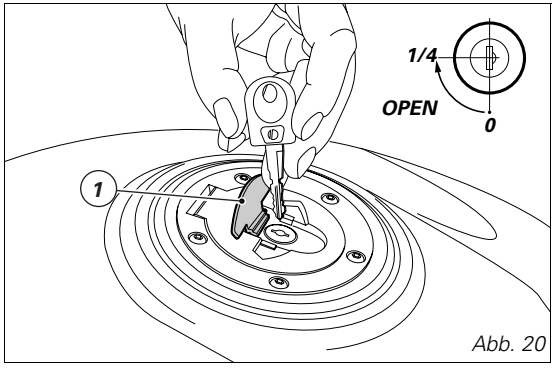


Abb. 20

D

Sitzbank- und Helmschloss

Öffnen

Den Schlüssel in das Schloss einstecken, dann im Uhrzeigersinn drehen, so dass die Sitzbank sich vom Rahmen löst. Die Sitzbank nun durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Klemmvorrichtungen lösen.
Im hinteren Sitzbankteil, d.h. im Stauraum, befindet sich der Helmbefestigungsgurt (1) (siehe Seite 42). Dieses Sicherungskabel durch den Helm ziehen und die Kabelenden in den Bolzen (2) einfügen. Den Helm heraushängen lassen und zur Befestigung die Sitzbank montieren.

Achtung

Diese Vorrichtung dient der Absicherung des Helms, wenn das Motorrad geparkt wird. Den Helm niemals beim Fahren daran eingehängt lassen, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte.

Schließen

Sich darüber vergewissern, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Den vorderen Teil der Sitzbankunterseite unter die Bügelschraube des Rahmens schieben, dann den hinteren Teil so lange niederdrücken, bis das Einrasten des Keils im Schloss vernehmbar ist. Sich davon überzeugen, dass die Sitzbank fest am Rahmen aufsitzt, dann den Schlüssel abziehen.

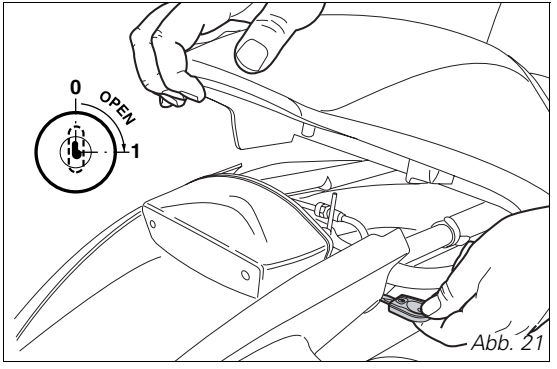


Abb. 21

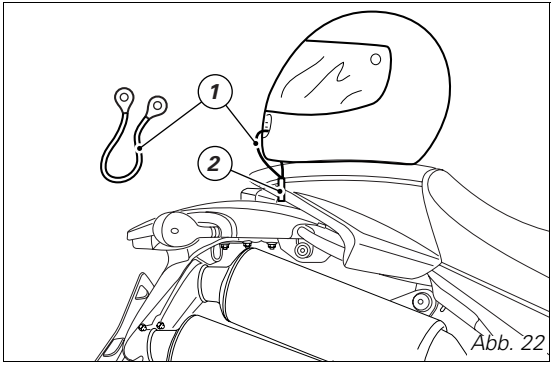


Abb. 22

Seitenständer *(Abb. 23)*

Wichtig

Vor dem Betätigen des Seitenständers muss man sich darüber vergewissern, dass die jeweilige Abstellfläche fest und eben genug ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä.... können zu einem mit Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen.
An abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei den Lenker des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung

Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer gestützt wird.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagrecht) zu bringen, muss das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fuß hochgedrückt werden.

Hinweis

Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.

Hinweis

Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

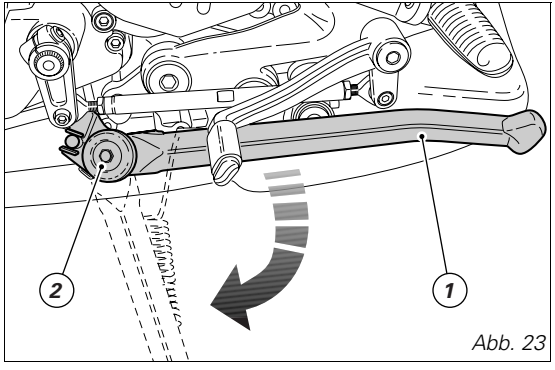


Abb. 23

D

Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein

Das Zentralfederbein ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die ein Anpassen der Motorradtrimmung, den jeweiligen Belastungsbedingungen entsprechend, ermöglicht.
Die Einstellschraube (1) auf der rechten Rahmenseite an der unteren Befestigung des Federbeins an der Schwinge dient der Regulierung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Rücklauf).
*Durch ein Drehen der Einstellschraube (1) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung **H** erhöht, entgegengesetzt, wird sie gemindert **S**.*
STANDARD-Einstellung:
von der vollkommen geschlossenen Position (Uhrzeigersinn) die Einstellschraube (1) um 18 Klicks lockern.
Federvorspannung: 25 mm
Die beiden Nutmuttern (2), die am oberen Teil des Federbeins angeordnet sind, dienen der Einstellung der Vorspannung der äußeren Feder.
Für die Änderung der Federvorspannung muss die obere Nutmutter entsprechend gedreht werden. Durch Anziehen oder Lösen der unteren Nutmutter wird die Vorspannung erhöht bzw. gemindert.
STANDARD-Länge der vorgespannten Feder am Federbein: 157 mm.

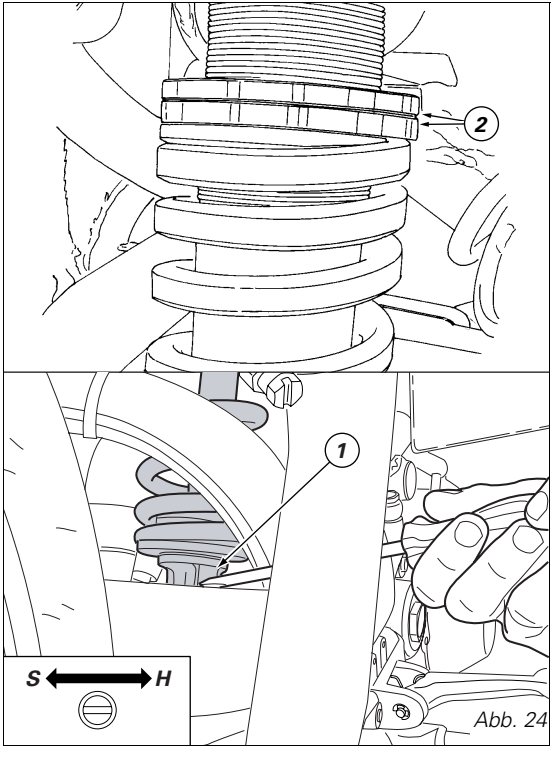


Abb. 24

Achtung

Zum Drehen der für die Vorspannungsregulierung vorgesehenen Nutmutter einen Hakenschlüssel verwenden. Dabei vorsichtig verfahren, damit man sich die Hand nicht verletzt, die stark gegen andere Motorradteile schlagen könnte, falls der Zahn des Schlüssels beim Drehen herausspringt.

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Hat man vor einen Beifahrer und Gepäck zu befördern, muss die Feder des Zentralfederbeins auf die maximale Vorspannung gebracht werden, damit das dynamische Verhalten des Motorrads verbessert und mögliche Interferenzen mit der Fahrbahn ausgeglichen werden können. Dies kann auch eine erneute Anpassung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe erforderlich machen.

Änderung der Motorradtrimmung *(Abb. 25 - Abb. 26 - Abb. 27)*
Die Trimmung des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die seitens unserer Techniker in den unterschiedlichsten Anwendungsbereichen vorgenommen wurden.
Eine Änderung dieses Parameters ist ein äußerst delikater Eingriff, der, falls ohne jegliche diesbezügliche Erfahrung ausgeführt, gefährlich werden kann.
Wir empfehlen vor einer Änderung der Standardlage eine Bezugsquote (H, Abb. 25) festzulegen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, die Motorradtrimmung seinen Fahransprüchen entsprechend zu ändern, dies indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert. Nach dem Lockern der Kontermuttern (3) kann der Achsenabstand der Kugelgelenke (1) geändert werden.

Hinweis
Auf die untere Mutter (3) achten, da diese ein linksgängiges Gewinde hat.

Mit einem offenen Schlüssel die Momentenstütze (2) entsprechend betätigen.
Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm anziehen.

Achtung
Die Länge der Momentenstütze (2) zwischen den beiden Gelenkachsen (1) darf die 272 mm nicht überschreiten.

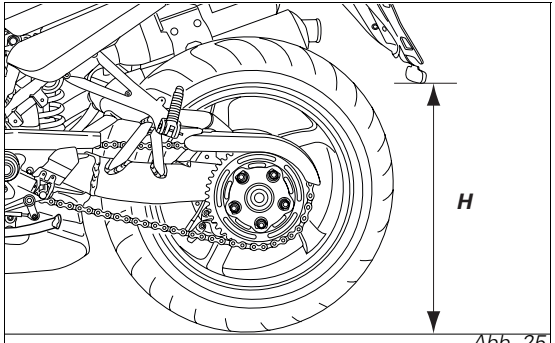


Abb. 25

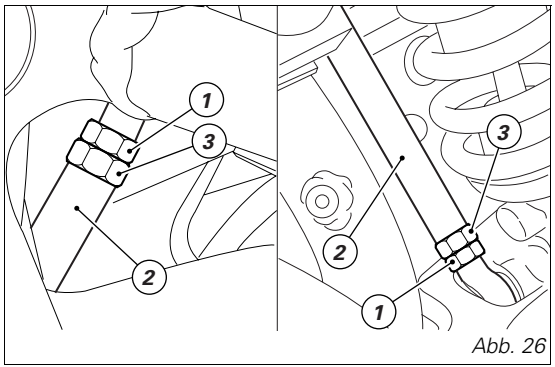


Abb. 26

Das UNIBALL-Element darf maximal um 5 Gewinde, was 7,5 mm (B) entspricht, aus dem Kopf (A) hervorstehen.

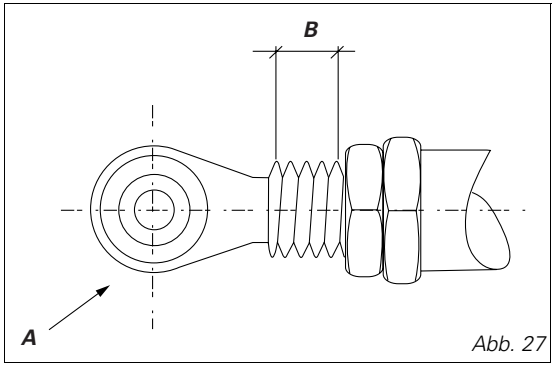


Abb. 27

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl *(Abb. 28)*
Während der Einfahrzeit und dem normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:

1) bis 1000 km;
2) von 1000 bis 2500 km.

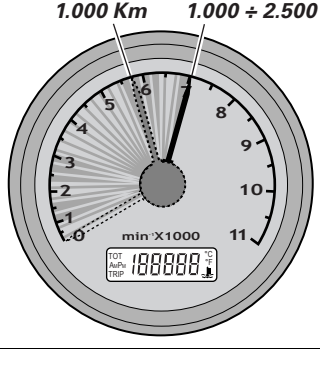


Abb. 28

Bis 1000 km
Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeit darf absolut nicht überschritten werden: 5.500÷6.000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer innerhalb der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und möglichst auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen, sich in Bewegung befindlichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und diese, falls erforderlich, zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km
Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen nicht überschritten werden: 7.000 min^{-1}.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Haftung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

Das Befolgen dieser Empfehlungen begünstigt die Lebensdauer des Motors und mindert die Erfordernis von Revisionen oder Einstellungen.

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung

Werden diese erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren nicht vorgenommen, kann es zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers oder des Beifahrers kommen.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank

Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 40).

Motorölpegel

Über das Schauglas den Pegelstand in der Ölwanne kontrollieren.
Eventuell nachfüllen (Seite 60).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten prüfen.

Reifenzustand

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 58).

Funktionalität der Steuerungen

Die Pedal- und die Hebelsteuerungen von Bremsen, Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.

Lichter und Anzeigen

Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Kontrollleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 53).

Verschlüsse

Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

Ständer

Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seite 29) prüfen.

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

D

Motoranlass

Hinweis

Zum Starten eines bereits warmen Motors muss man, so wie unter Punkt „Hohe Umgebungstemperatur" beschrieben, vorgehen.

Achtung

Vor dem Anlass des Motorrads muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen.

Normale Umgebungstemperatur

(zwischen 10 °C/50 °F und 35 °C/95 °F):
*1) Den Zündschlüsselschalter auf in die Position **ON** (Abb. 29) bringen. Überprüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Kontrollleuchte am Cockpit aufleuchten.*

Wichtig

Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 10) erlöschen.

Achtung

Der Seitenständer muss sich beim Losfahren immer in seiner Ruheposition befinden (waagrecht), da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindern würde.

Hinweis

Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

2) Den Starterhebel in die Position (B, Abb. 31) bringen.
3) Sich davon überzeugen, dass sich der Stoppschalter (1, Abb. 30) auf ○ (RUN) befindet, dann die Anlassertaste (2, Abb. 30) drücken.
Das Motorrad ist mit einer Servoanlassfunktion ausgestattet. Durch das kurze Drücken der Taste (2) ermöglicht diese Funktion einen unterstützten Motoranlass. Auf das Drücken der Taste (2) erfolgt der automatische Anlass des Motors für eine in Abhängigkeit zur Motortemperatur variierenden Maximalzeit. Bei angelassenem Motor verhindert dieses System das Mitschleppen des Anlassmotors. Sollte die Zündung des Motors ausbleiben, muss man mindestens 2 Sekunden abwarten, bevor man erneut die Anlassertaste (2) drückt.

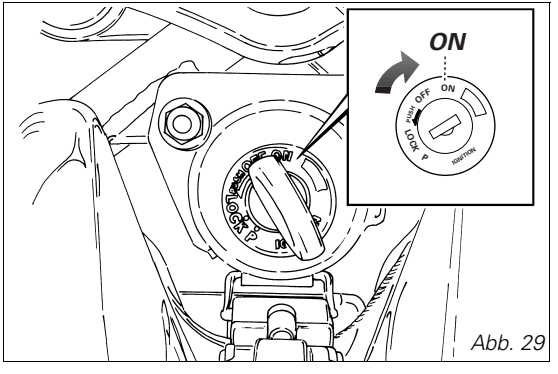


Abb. 29

Das Motorrad spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Hinweis
Ist die Batterie entladen, hemmt das System automatisch das Mitschleifen des Anlassmotors.

4) Den Starterhebel nun in die senkrechte Position (A) bringen und dadurch den Motor auf eine Drehzahl von circa 1400÷1500 min^{-1} bringen.

Wichtig
Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst das Erwärmen des Öls und sein Erreichen derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.

5) Während sich der Motor langsam erwärmt, den Starterhebel schrittweise auf die senkrechte Position (A, Abb. 31) bringen. Ein warmgelaufener Motor muss das Standgas bei vollkommen ausgeschlossenem Starter halten können.

***Hohe Umgebungstemperatur** (über 35 °C/95 °F):*
So wie bereits unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen, ohne jedoch die Startersteuerung zu verwenden.

***Niedrige Umgebungstemperatur** (unter 10 °C/50 °F):*
So wie unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen und dabei die Aufwärmungszeit für den Motor bis auf 5 Minuten (Punkt 5) hinausziehen.

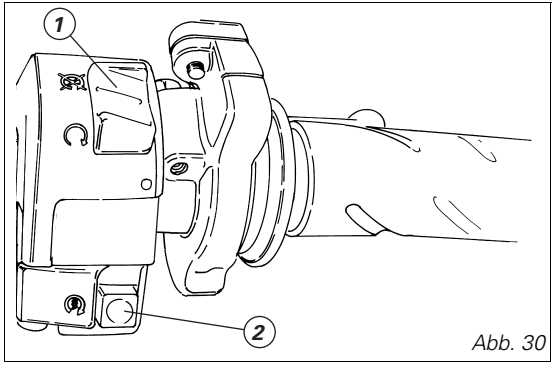


Abb. 30

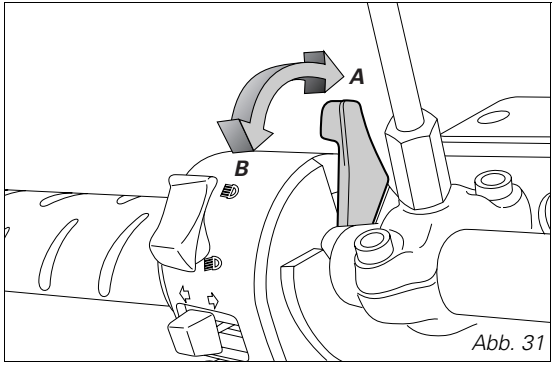


Abb. 31

D

Start und Fahrt des Motorrads

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels entkuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang umschalten zu können, das Gas zurückdrehen und so die Motordrehzahl mindern, dann auskuppeln, den Gangwahlhebel anheben und daraufhin den Kupplungshebel zurücklassen.
Der Übergang von einem höheren Gang in einen niedrigeren muss folgendermaßen erfolgen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch werden die einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf gebracht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen.
Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn man an Geschwindigkeit verliert bzw. der Motor an Drehzahl, muss man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen vermeiden, da sie zum Einspritzen einer übermäßigen Kraftstoffmenge und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Ebenso zu vermeiden, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, da dies zur Erwärmung und zu übermäßigem Verschleiß des Reibungsmaterials führt.

Bremsen

Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, anhand der Bremswirkung des Motors abdrosseln und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen und so vermeiden, dass das Motorrad plötzlich ausgeht.

Achtung

Ein unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung wird die Bremswirkung stark reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen.
Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken muss man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig verwenden, da ein lang andauernder Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit mindern, herunterschalten und den Gasdrehgriff zurücklassen. Die Gänge so lange herunterschalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann. Abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf ***OFF*** *(Seite 17) stellen und so den Motor abschalten.*

Wichtig

Den Schlüssel bei abgeschaltetem Motor nicht auf ON lassen, da sonst die elektronischen Komponenten beschädigt werden könnten.

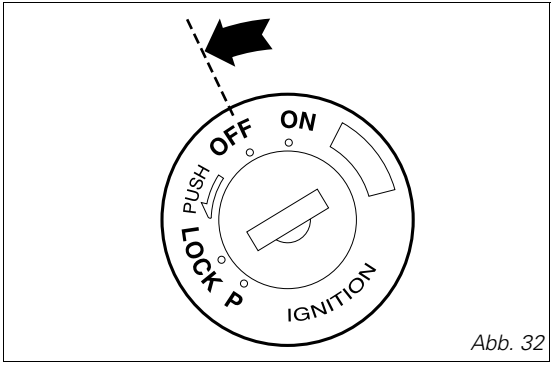


Abb. 32

Tanken

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unter der Einfüllöffnung des Verschlussaufnahmeschachts (Abb. 33) liegen.

Achtung

Kraftstoff mit einem geringen Bleigehalt und einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95 verwenden. Im Tankverschlussschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

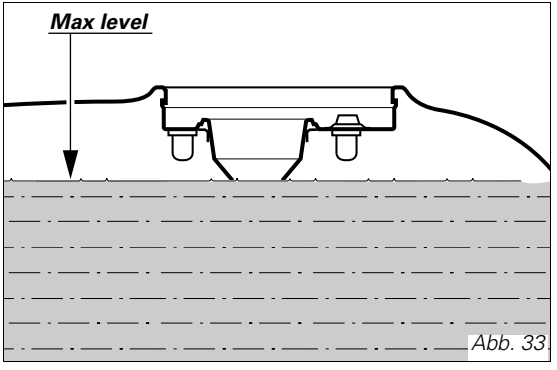


Abb. 33

D

Parken

Zum Parken des stehenden Motorrads den Seitenständer (siehe Seite 29) verwenden.
*Den Lenker vollständig nach links drehen und, zur Diebstahlsicherung, den Schlüssel auf **LOCK** stellen.*
Falls man in einer Garage oder in anderen Gebäuden parkt, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und dass das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
*Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** bringen.*

Wichtig

*Den Schlüssel nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Daher besonders darauf achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material abstellt (einschließlich Holz, Blätter, usw.).

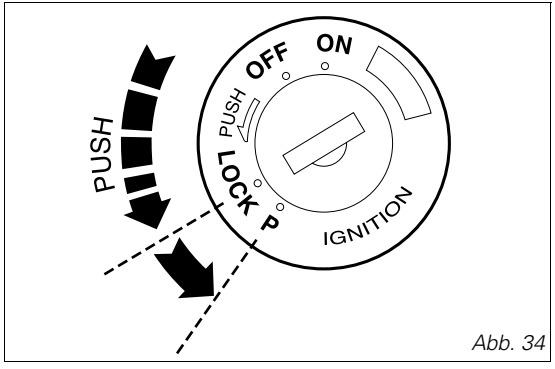


Abb. 34

Achtung

Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Fahrbetrieb des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer negativ beeinflussen.

Mitgeliefertes Zubehör *(Abb. 35)*
Im Staufach unter der Sitzbank ist folgendes untergebracht:
das Anleitungs- und Instandhaltungsheft;
das Helmsicherungskabel;
eine Werkzeugtasche für die normalen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten.

Um an das Staufach zu gelangen, muss die Sitzbank abgenommen (Seite 28) und, nach dem Lösen der Spezialschraube (2) unter Anwendung einer Münze, die Schutzabdeckung entfernt werden.

Werkzeugtasche *(Abb. 36)*
Sie enthält:
3) Sechskant-Zündkerzenschlüssel
4) Stift für Zündkerzenschlüssel;
5) Doppel-Schraubendreher;
6) Helmsicherungskabel.

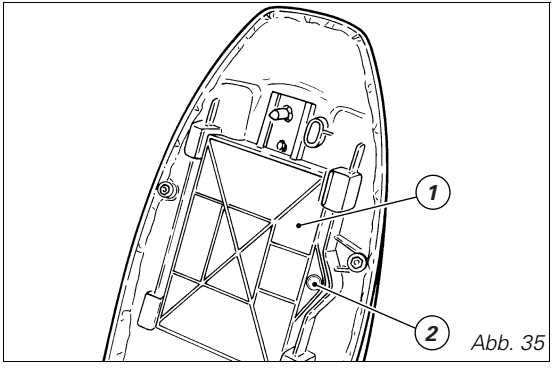


Abb. 35

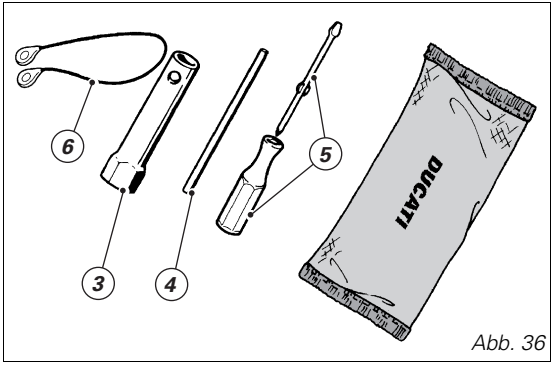


Abb. 36

HAUPTSÄCHLICHE BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Abnahme der Verkleidungsteile (S2R) *(Abb. 37)*
Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe ausführen zu können, ist zuvor die Abnahme einiger Verkleidungsteile des Motorrads erforderlich.

Achtung
Eine mangelnde oder nicht korrekt erfolgte Montage einer der entfernten Teile, kann während der Fahrt zu deren plötzlichen Lösen und so zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Abnahme der Cockpitverkleidung (S2R)
Die Befestigungsschrauben (1) am Scheinwerferhaltebügel lösen und entfernen.

Hinweis
Darauf achten, dass die Klemmmuttern der Schrauben (1) an der Innenseite der Cockpitverkleidung nicht verloren gehen.

Die Cockpitverkleidung (2) abnehmen.

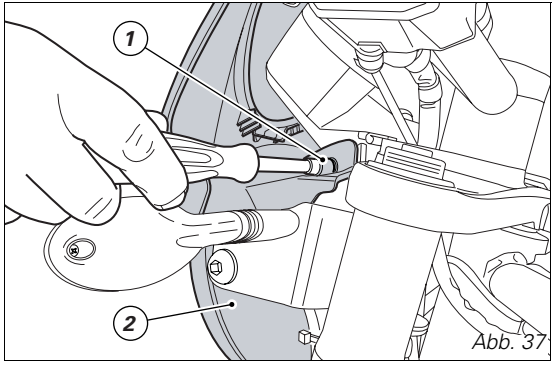


Abb. 37

D

Anheben des Kraftstofftanks *(Abb. 38)*

Achtung
Um ein Austreten des Kraftstoffs aus der Entlüftung am Tankverschluss zu vermeiden, muss der Kraftstoffstand unter 5 Litern liegen.

Die Sitzbank abnehmen (Seite 28), dann den Haken (1) hochheben.
Den Tank anheben, dann den Stützstab (2, Abb. 39) aus seiner Aufnahme unter der Sitzbank aushaken.
Den Tank auf dem Stützstab ablegen.
Für die erneute Montage die beschriebenen Arbeitsschritte in umgekehrter Folge ausüben.

Achtung
Beim Herunterklappen des Tanks darauf achten, dass die Leitungen korrekt angeordnet sind, so dass sie nicht eingequetscht werden können.

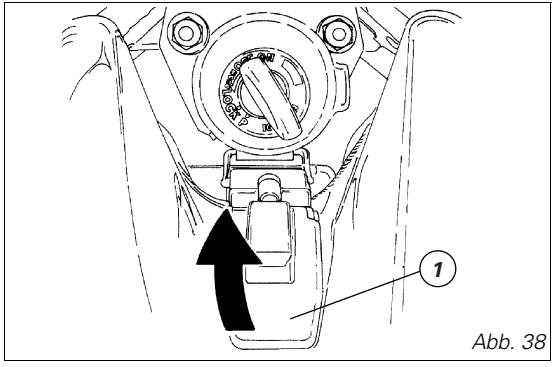


Abb. 38

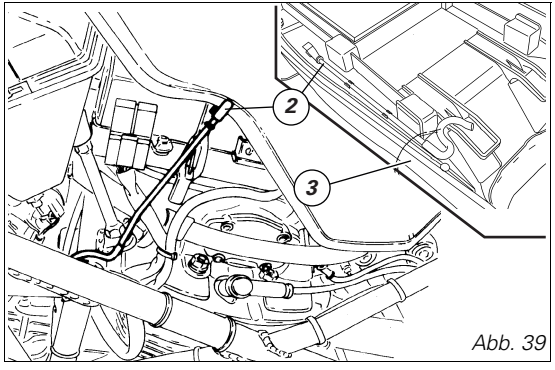


Abb. 39

D

Austausch des Luftfilters

Der Luftfilter muss den im Instandhaltungsplan vorgeschriebenen Zeiten, der im Garantieheft enthalten ist, gemäß ausgewechselt werden. Um an den Filterkasten gelangen zu können, muss der Kraftstofftank angehoben werden (Seite 44).
Für die Abnahme des Filters zuerst die Befestigungsklammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken, dann den Deckel (2, Abb. 40) abnehmen.
Den Filtereinsatz (3, Abb. 41) entfernen und austauschen.

Wichtig

Ein verschmutzter Filter reduziert den Lufteinlass, was einen erhöhten Kraftstoffverbrauch mit sich bringt, die Motorleistung mindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht.
Das Motorrad nie ohne Filter fahren. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten in den Motor gelangen und diesen beschädigen.

Den Filter wieder korrekt, gemäß Abbildung, in seinem Sitz im Filterkasten installieren, dann alle entfernten Elemente erneut montieren.

Wichtig

Falls das Motorrad auf staubigen oder feuchten Straßen gefahren wird, muss der Wechsel häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten, die im Garantieheft enthalten ist, vorgeschrieben erfolgen.

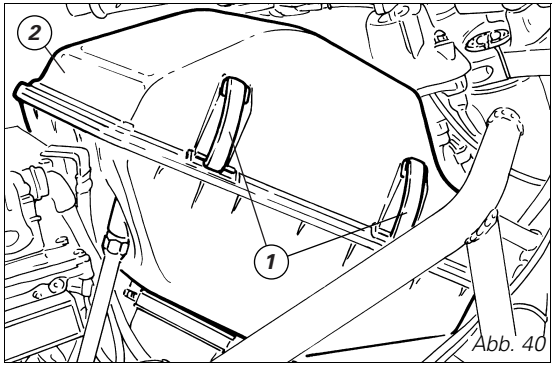


Abb. 40

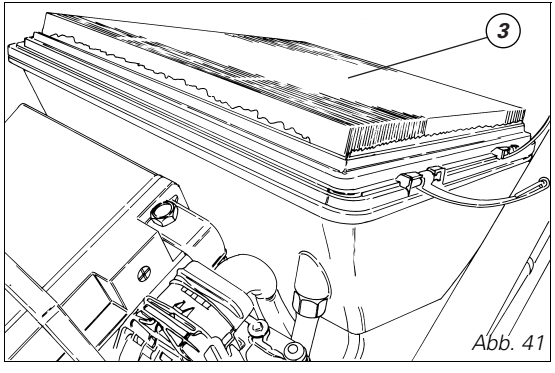


Abb. 41

D

Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit *(Abb. 42)*
Der Pegel darf nicht unter die ***MIN****-Markierung, die an den jeweiligen Behältern vorgesehen ist, absinken.*
Ein unzureichender Pegel erleichtert den Einlass von Luft in das System, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechsel der Flüssigkeiten in den Zeitintervallen, die in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten angegeben werden, die wiederum im Garantieheft zu finden ist, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Wichtig
Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Kupplungsanlage
Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder bleibt beim Einlegen eines Gangs stehen, sind dies Anzeichen dafür, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. In diesen Fällen muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

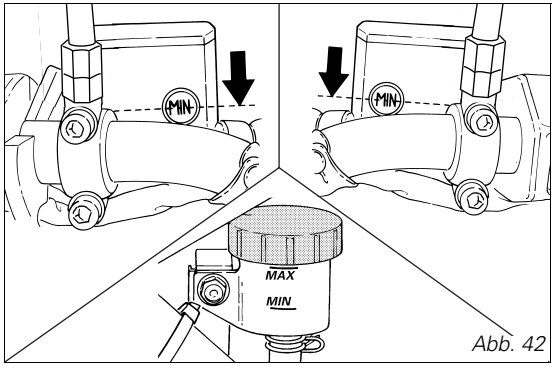


Abb. 42

Achtung
Die Kupplungsflüssigkeit im Behälter neigt mit zunehmendem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags zum Anstieg: Der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestpegel) darf daher nicht überschritten werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder des Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.

Achtung

Die Kupplungs- und Bremsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und Teilen aus Kunststoff verursachen, daher sollte ein Kontakt mit diesen Teilen vermieden werden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.
Nie Ölsorten unterschiedlicher Qualität vermischen.
Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes *(Abb. 43)*

Vorderradbremse

Für eine einfachere Bremsbelagkontrolle, ohne die Beläge erst vom Bremssattel abnehmen zu müssen, wurde eine Verbrauchsanzeige daran vorgesehen. Auf einem Bremsbelag in gutem Zustand müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse

Der Belag des Reibungsmaterials muss auf jedem Bremsbelag mindestens noch 1 mm betragen.

Wichtig

Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

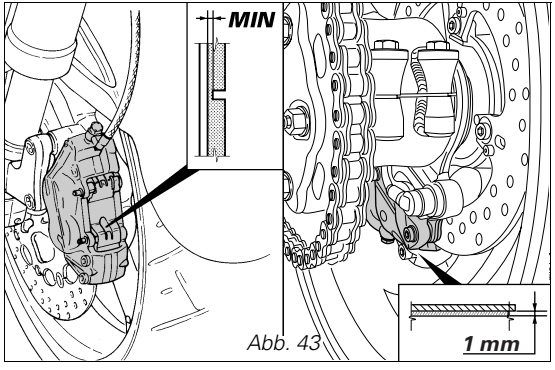


Abb. 43

D

Schmieren der Gelenke

Regelmäßig ist eine Kontrolle des Zustands der äußeren Ummantelung der Gas- und des Starterzugs erforderlich. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die Gleitfunktion des inneren Zugs überprüfen: Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.
Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir, die Enden aller flexiblen Steuerzüge regelmäßig mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

Beim Gaszug wird empfohlen, erst die Steuerung, durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1, Abb. 44), zu öffnen und dann das Kabelende und die Zugrolle einzufetten.

Achtung

Die Steuerung nach Einfügen des Zugs in die Zugrolle besonders vorsichtig schließen.

Die Abdeckung montieren und die Schrauben (1) mit dem Anzugsmoment von 1,8 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise der Gelenke des Seitenständers garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten.

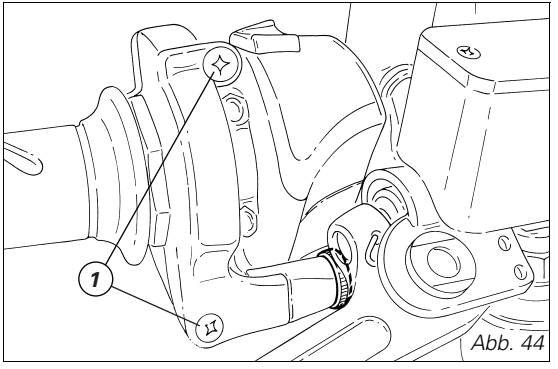


Abb. 44

Regulierungen des Gaszugs

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 2÷4 mm aufweisen. Falls erforderlich, durch Einwirken auf das entsprechende Einstellelement (1, Abb. 45), das an der Steuerung angeordnet ist, eine entsprechende Einstellung vornehmen.

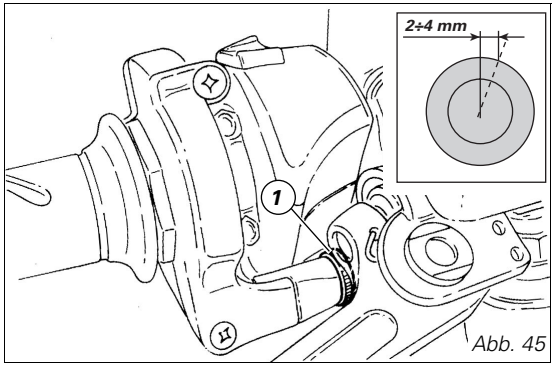


Abb. 45

D

Laden der Batterie *(Abb. 46)*
Für das Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.
Zuerst den negativen, schwarzen Anschlusskontakt ***(-)****, dann den roten, positiven* ***(+)*** *abnehmen.*
Die Haltegummis (1) aushaken und die Batterie entfernen.

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase, daher muss sie von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die entsprechenden Anschlüsse (rot an den Positivpol ***(+)****, schwarz an den Negativpol (-)) schließen.*

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät schließen noch bevor letzteres eingeschaltet wird. Diese Maßnahme verhindert das Funken an den Batterieanschlüssen durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte.
Immer erst das positive Kabelende (rot) anschließen.

Achtung
Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1A aufladen.

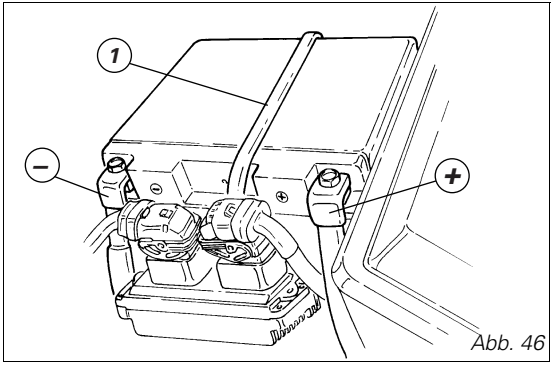


Abb. 46

Spannen der Antriebskette

Das Motorrad langsam so lange verschieben, bis man die Position erreicht hat, in der sich der obere Kettenzweig als gut gespannt erweist.
Das Motorrad auf dem Seitenständer abstellen.
Die Kette mit einem Finger in der Mitte der Schwinge nach oben drücken (siehe Aufkleber).
Der untere Kettenzweig muss einen Ausschlag von ungefähr 30÷32 mm aufweisen.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort die Kette spannen zu lassen.

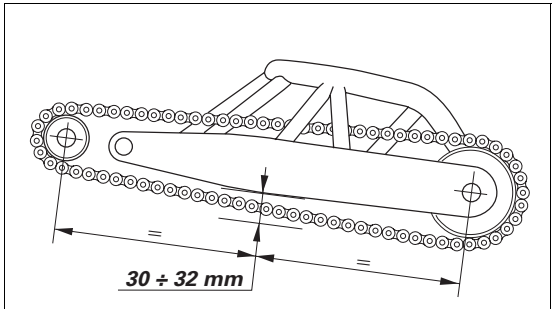


Abb. 47

Achtung

Der korrekte Anzug der Klemmschrauben an der Exzenternabe ist ein wesentlicher Faktor für die Sicherheit des Fahrers.

Wichtig

Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, wodurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen geschützt werden und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten werden kann.
Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dabei nur spezifische Lösungsmittel verwendet und eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern muss vermieden werden. Die Kette dann mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühbirnen

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzbirne die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die im Paragraph " Elektrische Anlage" auf Seite 71 spezifiziert werden.

***Scheinwerfer** (Abb. 48, Abb. 49, Abb. 50, Abb. 51)*
Um bei den Instandhaltungseingriffen besser an den Scheinwerfer gelangen zu können, wird empfohlen, die Cockpitverkleidung so wie im Paragraph "Abnahme der Cockpitverkleidung" auf Seite 43 beschrieben, abzunehmen.
Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers zu gelangen, die untere Schraube (1) lösen, die die Einheit aus Umrandung/ Parabole am Scheinwerferkörper befestigt.
Den Stecker (2, Abb. 49) von der Scheinwerferglühbirne lösen. Die Halteklammer (3, Abb. 49) der Leuchte aushaken, dann aus ihrer Aufnahme nehmen.

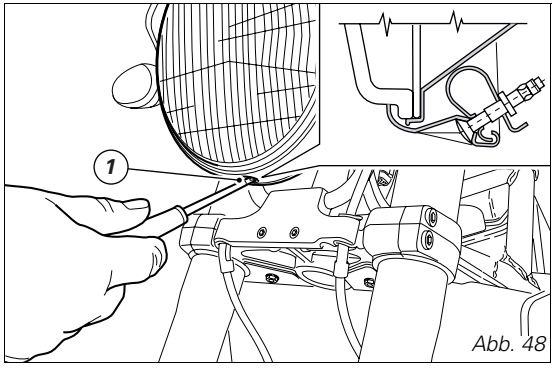


Abb. 48

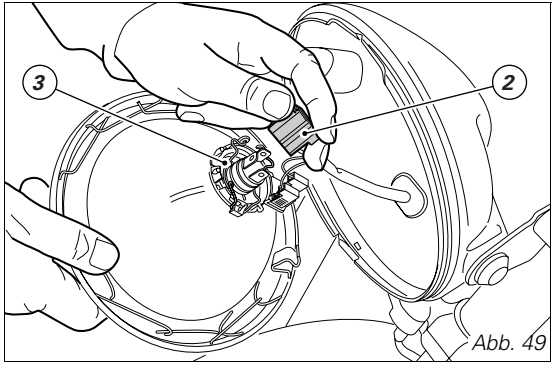


Abb. 49

D

Die Glühbirnen (4) auswechseln.

Hinweis

Das Glas der neuen Birne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führen würde, die die Leuchtfähigkeit einschränken.
Die Führungslaschen der Glühbirnenbasis in die entsprechenden Sitze einführen, dadurch kommt es zur exakten Ausrichtung.
Die Enden der Klammer (3, Abb. 49) an den Scheinwerferhaltern festhaken. Die Kabel erneut anschließen.

Für den Wechsel der Glühbirne des Standlichts muss zunächst der Stecker gelöst werden. Die Glühbirne (5) verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne ersetzen, sie dann eindrücken und bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Den Stecker wieder anschließen und die Einheit aus Umrandung/ Parabole befestigen.

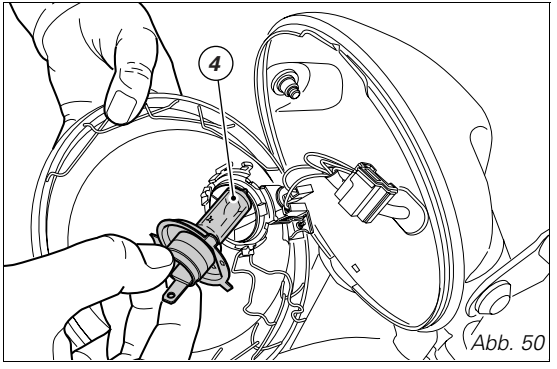


Abb. 50

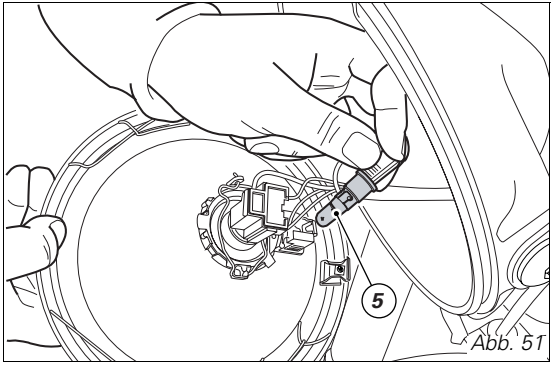


Abb. 51

D

Blinker *(Abb. 52)*
Durch Lösen der Schraube (1), den Napf (2) vom Blinkerhalter trennen.
Die Glühbirne verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne ersetzen und die neue dann bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Den Blinkernapf wieder durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren.
Die Schraube (1) erneut feststellen.

Bremslicht *(Abb. 53)*
Für den Austausch der Brems- und Standlichtglühbirne müssen die beiden Schrauben (1), die das Streuglas (2) feststellen, gelöst werden, dann letzteres entfernen. Die Glühbirne verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne ersetzen und die neue dann bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Das Streuglas erneut montieren.

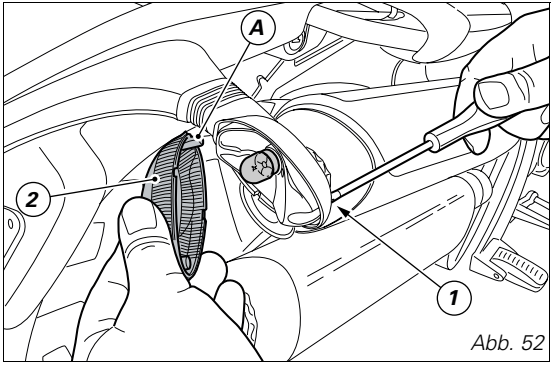


Abb. 52

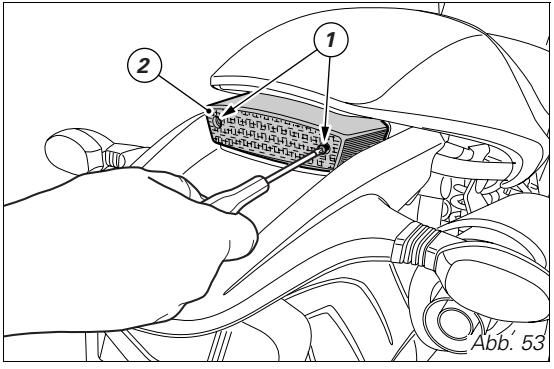


Abb. 53

D

Kennzeichenbeleuchtung *(Abb. 54)*
Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung (3) gelangen zu können, die Glühbirnenfassung aus dem Innenbereich herausziehen, dann die Glühbirne herausziehen und durch eine neue ersetzen.

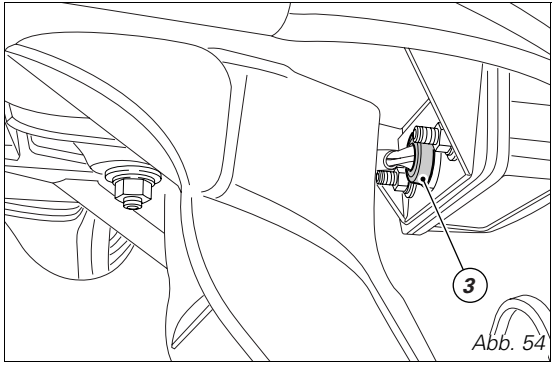


Abb. 54

Scheinwerfereinstellung *(Abb. 55)*
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den korrekten Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Eine waagrechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen. Das Abblendlicht einschalten:
Dabei muss sich die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

Hinweis
Die beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien" festgelegt wurde.
Dieses Verfahren den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anpassen.

Die Korrektur der senkrechten Scheinwerfereinstellung erfolgt über die Schrauben (1, Abb. 56), die für dessen Befestigung an den seitlichen Haltern zuständig sind.

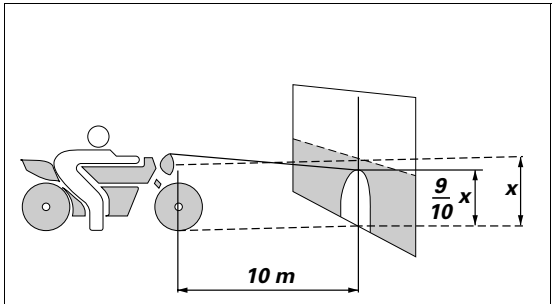


Abb. 55

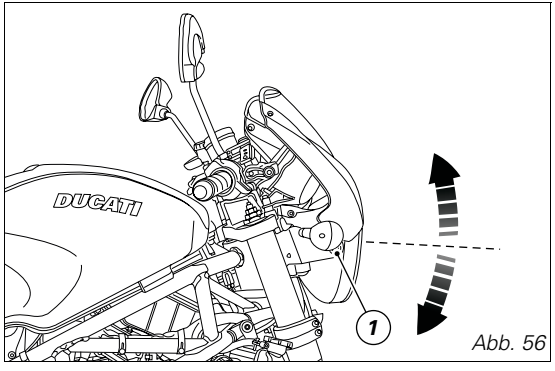


Abb. 56

Reifen

Reifendruck vorne:
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2
Reifendruck hinten:
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck entsprechend kontrolliert und angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer "im kalten Zustand" messen und korrigieren.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen gewährleisten zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austausch der Reifen

Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muss man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.

Achtung

Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgewechselt werden.
Beim Austausch der Reifen den Reifentyp und die Marke der Erstausstattung verwenden.
Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer und den Beifahrer haben kann.

Nach einem Reifenwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Nie die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte abnehmen und diese nicht verschieben.

Hinweis

Für einen Reifenwechsel muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und die Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 57) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen örtlichen Gesetzen bestimmten Werten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muss ausgewechselt werden. Aus Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

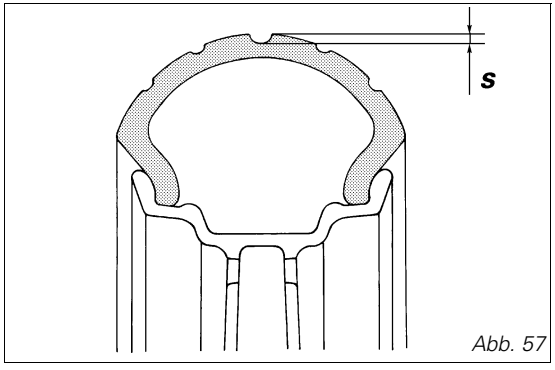


Abb. 57

Kontrolle des Motorölpegels *(Abb. 58)*
Der Pegelstand des Motoröls ist über das Inspektionsglas (1) am Kupplungsdeckel ersichtlich.
Einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors abwarten, bis sich der Pegel stabilisiert hat.
Der Pegel muss innerhalb der Markierungen liegen, die am Schauglas angebracht wurden. Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, muss Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden.
Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und das Öl so lange nachfüllen, bis der festgelegte Ölpegel erreicht wurde. Die Einfüllschraube wieder ansetzen.

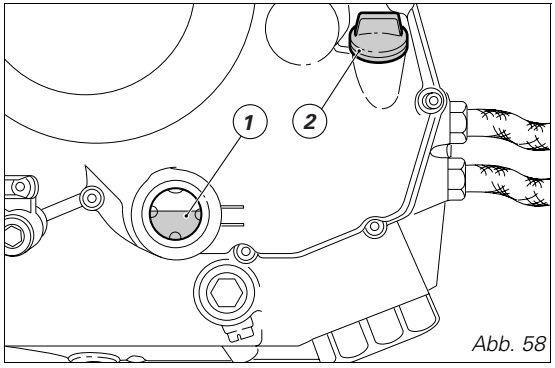
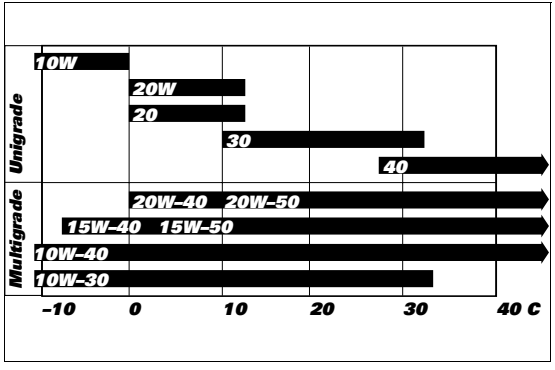


Abb. 58

Wichtig
Für den Wechsel des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten vorgeschriebenen Zeiten, die im Garantieheft zu finden ist, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine -werkstatt wenden.

Viskosität
SAE 10W-40
Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die mittlere Temperatur der Einsatzumgebung sich in den jeweils angegebenen Bereichen befindet.



D

Reinigung und Wechsel der Zündkerzen *(Abb. 59)*
Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht eine Überprüfung des Funktionszustands des Motors.
Die Zündkerzenkappen von den Zündkerzen abschrauben, dann letztere unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen.
Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren. Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden.
Den Abstand zwischen den Elektroden kontrollieren, er muss folgendes Maß aufweisen: 0,6÷0,7 mm.

Wichtig
Bei einer Einstellung muss die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Funktionsproblemen im Standgas führen.

Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung prüfen.

Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in den Brennraum fallen.

Die Zündkerze wieder auf den Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben, dann mit einem Anzugsmoment von 20 Nm feststellen.
Falls kein Drehmomentenschlüssel verfügbar ist, kann man nach einem manuellen Anziehen, unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels eine weitere 1/2 Drehung ansetzen.

Wichtig
Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben.
Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.

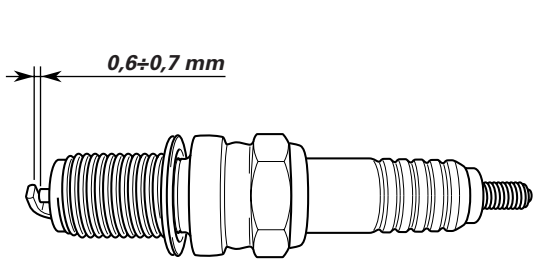


Abb. 59

D

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von stark aggressiv wirkenden Reinigungsmittel oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zu einer Bildung von Schlieren kommen könnte.
Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten.
Der Einsatz von Wasserstrahlreinigern könnte zu einem Einfressen oder schweren Störungen an den Gabeln, den Radnaben, der elektrischen Anlage, den Dichtungen der Gabel, den Lufteinlassschlitzen und den Auspuffschalldämpfern führen und so den Verlust der Sicherheitsmerkmale des Motorrads verursachen.

Sollten Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei jedoch vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und die Oberflächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen könnte.
Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längere Außerbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
die Ablassschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen und den Kraftstofftank entleeren;
über die Sitze der Zündkerzen etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiter drehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen;
das Motorrad auf einem Serviceständer abstellen;
die Batterie abstecken und abnehmen. Befand sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand, ist die Batterie immer zu kontrollieren und eventuell nachzuladen.
Das Motorrad mit einer Abdeckplane abdecken, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Ein entsprechendes Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.

Maße *(mm) (Abb. 60)*

Gewichte

Gewichte
Trockengewicht im fahrbereiten Zustand ohne Kraftstoff: 182 kg
Voll beladen: 390 kg

Achtung
Ein mangelndes Beachten der Belastungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

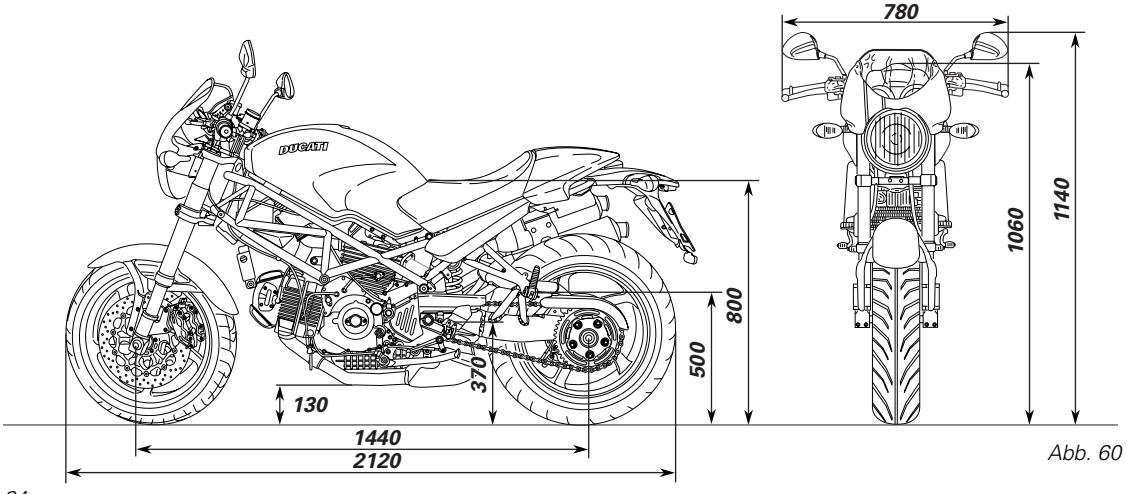


Abb. 60

Betriebsstoffe	**Typ**	**dm^3 (Liter)**
Kraftstofftank, einschließlich einer Reserve von 3 dm^3 (Litern)	*Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95*	*14*
Motorölwanne und Filter	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,3*
Vorderes/hinteres Bremssystem und Kupplungssystem	*SHELL Advance Brake DOT 4*	*—*
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Vorderradgabel	*SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA*	*0,400 (pro Holm)*

Wichtig

Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder 90°-V-Viertaktmotor in Längsanordnung.
Bohrung mm:
88
Hub mm:
66
Gesamthubraum cm^3:
803
Verdichtungsverhältnis ±0,5:1:
10,4
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):
55 kW - 75 PS bei 8.250 U/min - für leistungsgeminderte Version 24 kW - 33 PS bei 8.000 U/min.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
70 Nm (7,0 kgm) bei 6.500 U/min, für leistungsgeminderte Version 44 Nm (4,5 kgm) bei 4.500 U/min.

Ventilsteuerung

Desmodromisch *mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Kipphebel gesteuert (zwei für die Öffnung und zwei für die Schließung) und eine obenliegende Nockenwelle. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

Schema - desmodromische Ventilsteuerung *(Abb. 61)*

1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
2) Einstellhülse des oberen Kipphebels;
3) Halbringe;
4) Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);
5) Rückholfeder des unteren Kipphebels;
6) Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);
7) Nockenwelle;
8) Ventil.

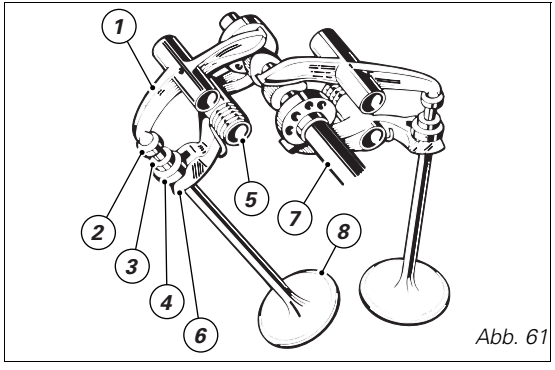


Abb. 61

D

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.

Wichtig

Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

Zündkerzen

Fabrikat:
CHAMPION
Typ:
RA 4 HC.
Fabrikat:
NGK
Typ:
DCPR8E

Kraftstoffversorgung

Indirekte elektronische Einspritzung MARELLI.
Drosselklappendurchmesser:
45 mm
Einspritzdüsen pro Zylinder: 1
Bohrungen für Einspritzdüsen: 1
Kraftstoff: 95-98 ROZ.

Bremsen

Vorne

Typ:
Lochscheibe aus Stahl.
2 Bremsscheiben
Scheibendurchmesser:
300 mm.
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Lenkerseite.
Bremsfläche, cm^2:
44 pro Bremsscheibe
Bremssattel mit differenzierten Kolben
Fabrikat und Typ:
BREMBO PF2x28 2 Kolben.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 15.

Hinten

Typ:
Feste Stahlscheibe, gelocht.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25 cm^2
Bremssattel:
Ø Kolben 32 mm.
Fabrikat und Typ:
P 32 F
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 11B.

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist ätzend. Sollte es zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abgewaschen werden.

Antrieb

Kupplung:
im Ölbad gelagerte Mehrscheibenkupplung;
mit Steuerung über den Kupplungshebel an linker Lenkerseite.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Verhältnis - Motorritzel/Kupplungskranz:
33/61
Getriebe:
6-Gänge
mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Verhältnis - Getriebeabtriebsritzel/Kettenblatt:
15/42
Gesamte Übersetzungsverhältnisse
1. 13/32
2. 18/30
3. 21/28
4. 23/26
5. 22/22
6. 26/24

Übertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Fabrikat:
DID
Typ:
520
Abmessungen:
5/8" x 1/4"
Glieder:
104

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Um es dennoch zu ermöglichen, das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten zu können, steht die Ducati Motor Holding S.p.A. gerne zur Verfügung, um die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Diesbezüglich sollte man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung

Für den Austausch des hinteren Kettenblatts muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.
Ein unsachgemäßer Austausch dieser Komponente kann sich auf die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers sehr gefährlich auswirken und irreparable Schäden am Motorrad zur Folge haben.

Rahmen
Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hoch widerstandsfähigem Stahl.
Einschlagwinkel (je Seite):
27°
Lenkkopfneigung:
24°
Nachlauf mm:
96

Räder
5-Speichen-Leichtmetallfelgen.

Vorne
Fabrikat:
BREMBO
Abmessungen:
MT3,50x17"

Hinten
Fabrikat:
BREMBO
Abmessungen:
MT5,50x17"
Beide Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

D

Reifen

Vorne
Radial, Typ "tubeless" (schlauchlos).
Abmessungen:
120/70-ZR17

Hinten
Radial, Typ "tubeless" (schlauchlos).
Abmessungen:
180/55-ZR17

Radaufhängungen

Vorne
Öldynamische Upside-Down-Gabel
Standrohrdurchmesser: 43 mm
Hub auf Holmachse: 130 mm

Hinten
Mit progressiver Betätigung, durch die Zwischensetzung eines Umlenkhebels zwischen den Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Federbeins. Das Federbein ist in der Zugstufe und der Federvorspannung regulierbar. Ist im unteren Bereich an eine Aluminiumschwinge angeschwenkt.
Die Schwinge lagert auf der durch den Motor verlaufenden Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad seine hervorragende Stabilität.
Federbeinhub: 65 mm
Radfederweg - Hinterrad: 148 mm

Hinweis
Keine Eingriffe am Motorrad ausüben, die zu einer Änderung der technischen Eigenschaften führen, aufgrund derer die Zulassung erfolgte.

Auspuffanlage
In Übereinstimmung mit den Umweltschutznormen Euro 2 mit einem Katalysator ausgestattet.
Version U.S.A.: ohne Katalysator.

Verfügbare Modellfarben

S2R
Glänzend Schwarz Art.-Nr. 248.514 (PPG);
*Schwarz Art.-Nr. 248.514 (PPG) mit Streifen in "Tangerine Red" Art.-Nr. *0035 (PPG);*
*"Acid Yellow" Art.-Nr. *0034 (PPG) mit schwarzem Streifen Art.-Nr. D789 (PPG);*
*"Tangerine Red" Art.-Nr. *0035 (PPG) mit schwarzem Streifen Art.-Nr. D789 (PPG);*
schwarzer Rahmen und schwarze Felgen.

*"Tangerine Red" Art.-Nr. *0035 (PPG) mit weißem Streifen Art.-Nr. D753 (PPG);*
roter Rahmen und weiße Felgen.

S2R Dark
Dark-Schwarz Art.-Nr. 291.501 (PPG);
Rahmen und Felgen in Schwarz.

Elektrische Anlage
Hauptbestandteile der elektrischen Anlage:
***Scheinwerfer**:*
*Glühbirnentyp: **H4 (12V-55/60W)**.*
Standlicht:
*Glühbirnentyp: **T4W (12V-4W)**.*
Elektrische Steuerungen an den Lenkerseiten:
Blinker:
*Glühbirnentyp: **R10W (12V-10W)**.*
Hupe
Bremslichtschalter
***Batterie, 12V-10 Ah**.*
Lichtmaschine, 12V-520W
***Elektronischer Spannungsregler**, geschützt durch **40A**-Sicherung seitlich an der Batterie.*
Anlassmotor, 12V-0,7 kW
Rück- und Bremslicht :
*Glühbirnentyp: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
Kennzeichenbeleuchtung:
*Glühbirnentyp: **W5W (12-5W)**.*

Hinweis
Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph "Austausch der Glühbirnen" auf Seite 53.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten (Abb. 62) befindet sich auf der linken Seite der Batterie.
Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (1), auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich.
Nur sechs Sicherungen sind an der Anlage angeschlossen; zwei sind Ersatzsicherungen.

Die Sicherung mit 40A (2), die auf der rechten Seite der Batterie (Abb. 62) liegt, schützt den elektronischen Spannungsregler.
Um an die Sicherung zu gelangen, muss man die Schutzkappe (3) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (4, Abb. 63).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf ***OFF*** *stehenden Zündschlüssel erfolgen.*

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

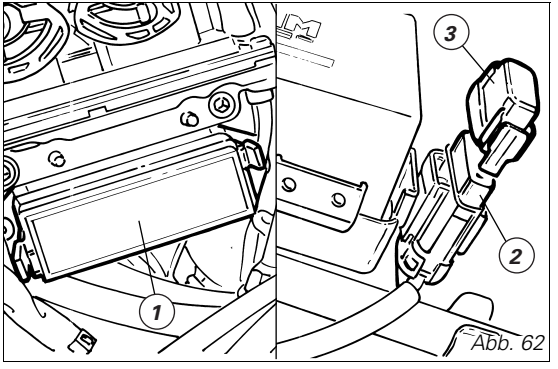


Abb. 62

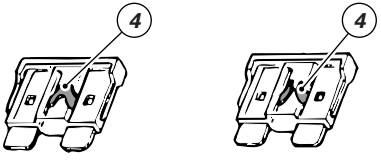


Abb. 63

Verzeichnis - elektrische Anlage/Zündsystem

1) Rechter Umschalter
2) Transponder-Antenne
3) Zündschlüsselschalter
4) Hauptrelais
5) Sicherungskasten
6) Anlassmotor
7) Fernschalter
8) Batterie
9) Reglersicherung
10) Regler
11) Lichtmaschine
12) Hinterer rechter Blinker
13) Rücklicht
14) Kennzeichenbeleuchtung
15) Hinterer linker Blinker
16) Kraftstofftank
17) Eigendiagnoseanschluss
18) Tachometersensor
19) Spule - waagrechter Zylinder
20) Spule - senkrechter Zylinder
21) Zündkerze - 1. waagrechter Zylinder
22) Zündkerze - 1. senkrechter Zylinder
23) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
24) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
25) Drosselklappenpotentiometer
26) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
27) Seitenständerschalter
28) Steuergerät 5.9 M
29) Einspritzrelais
30) Leerlaufkontrollschalter
31) Öldruckschalter
32) Hinterer Bremslichtschalter
33) Vorderer Bremslichtschalter
34) Linker Umschalter
35) Lufttemperatur-/drucksensor
36) Instrumente
37) Vorderer Blinker
38) Hupe
39) Scheinwerfer
40) Vorderer rechter Blinker
41) Wassertemperatursensor - Steuergerät
42) Wassertemperatursensor - Instrument
43) Kupplungsschalter
44) Nachladeanschluss

Kabelfarben
B *Blau*
W *Weiß*
V *Viola*
Bk *Schwarz*
Y *Gelb*
R *Rot*
Lb *Hellblau*
Gr *Grau*
G *Grün*
Bn *Braun*
O *Orange*
P *Rosa*

Legende - Sicherungskasten *(1, Abb. 62)*

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1-9	*Allgemein*	*30 A*
2-10	*Kraftstoffpumpe, Einspritzdüsen, Spulen*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Steuergerätversorung*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7,5 A*
6-14	*Standlichter, Cockpit, Fern-/ Abblendlichter*	*15 A*
7-15	*Bremslicht, Hupe*	*10 A*
8-16	*Nachladeanschluss*	*5 A*

Hinweis
Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.

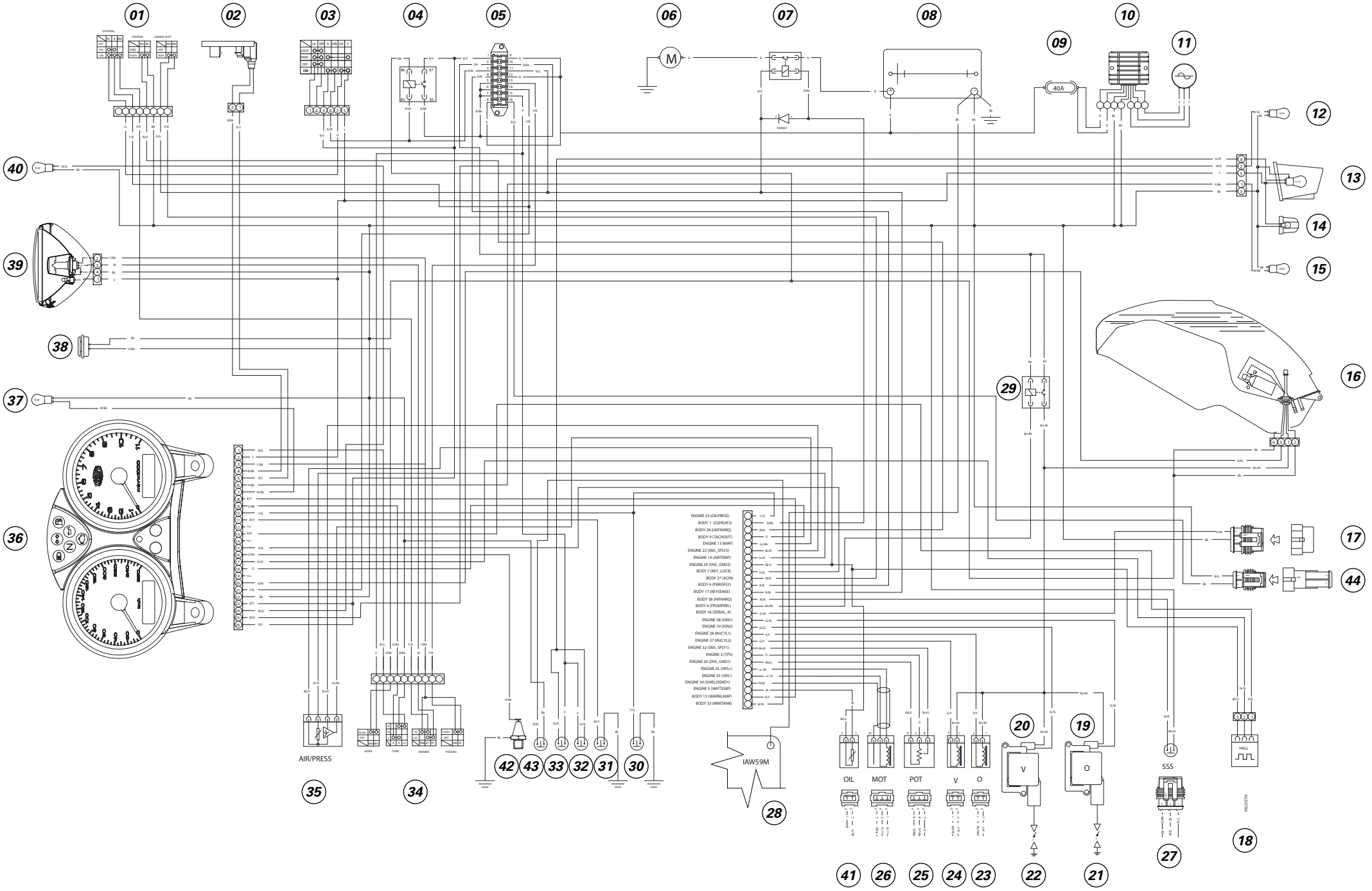
D

MERKBLATT FÜR REGELMÄSSIGE INSTANDHALTUNGSARBEITEN

km	Name des Ducati Service	Kilometerstand	Datum
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATI*MOTOR HOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
www.ducati.com

913.7.102.1A
Stampato 11/2004


01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
27
28
29
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
AIR/PRESS
IAW59M
OIL
MOT
POT
V
O
SSS
HALL
VELOCITA'
40A
TUTTI I CONNETTORI SONO VISTI DA 'C'
ALL CONNECTORS ARE VIEWED FROM "C"
TOUS LES CONNECTEURS SONT VUS DE "C"
ALLE STECKER IN SICHT AUS "C"

Monster S2R

DUCATI *MOTOR HOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com